

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (n° 529) (*Mme Danielle Brulebois et M. Vincent Thiébaud, rapporteurs*)..... 2
- Informations relatives à la Commission 60

Mercredi 27 novembre
2024

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 16

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feu,**
Présidente



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (n° 529) (*Mme Danielle Brulebois et M. Vincent Thiébaud, corapporteurs*).

Mme la présidente Sandrine Le Feu. Nous examinons le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (Ddadue) en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes.

Nous discuterons d'abord des articles dont nous nous sommes saisis en propre, avec 143 amendements. Pour ceux des articles dont l'examen au fond a été délégué à la commission des lois, à celle des finances et à celle des affaires économiques, nous mettrons directement aux voix, sans discussion, les amendements que ces mêmes commissions auront adoptés. Après cette étape formelle, nécessaire pour leur intégration au texte qui servira de base à la discussion en séance, nous voterons sur l'ensemble du texte.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Le présent projet de loi Ddadue a pour objet de transposer plusieurs directives et de mettre en cohérence le droit national avec plusieurs règlements et directives adoptés par l'Union européenne dans ces domaines. Notre commission a été saisie au fond sur ce texte, dont elle a délégué plusieurs articles aux commissions des finances, des lois et des affaires économiques. J'ai l'honneur de rapporter sept articles en trois blocs relatifs au droit de l'énergie, à la prévention des inondations et au droit de la santé.

Les articles 23, 24, 25 et 27 constituent le volet énergie, les trois premiers concernant les énergies renouvelables. L'article 23 a pour objet de mettre la rédaction du code de l'énergie en conformité avec la directive RED II du 11 décembre 2018. Cette directive, relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, fixe l'objectif européen d'énergie de source renouvelable à atteindre en 2030 – d'abord fixé à 32 %, il a ensuite été rehaussé à 42,5 %. Elle permet d'octroyer des aides à des projets de production d'énergies renouvelables, après mise en concurrence, dans l'idée, non seulement d'atteindre, mais également de dépasser les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) – celle-ci déclinant à l'échelle nationale la contribution de la France à l'objectif européen.

La transposition de l'article 4 de la directive RED II vise à permettre une mise en concurrence pour dépasser les objectifs de la PPE. Cet ajustement est nécessaire pour les projets éoliens en mer, dont la durée, du lancement au raccordement au réseau, s'étale sur près de dix ans et déborde souvent au-delà de la PPE en cours. Plusieurs projets éoliens en mer sont bloqués, car ils contribuent aux objectifs de la future PPE mais pas de l'actuelle. Le même problème se posera dans quelques années, après l'adoption de la nouvelle PPE.

L'article 24 transpose l'article 16 de la directive RED III de 2023, qui institue une procédure unique d'autorisation d'installations d'énergies renouvelables. Ce dernier prescrit en particulier aux États membres de désigner un ou plusieurs points de contact uniques pour les porteurs de projets. Un tel point de contact a été créé par la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (Aper), en la personne d'un sous-préfet référent aux énergies renouvelables. Ce sous-préfet n'est toutefois pas compétent pour les projets éoliens

maritimes situés en zone économique exclusive (ZEE), qui relèvent, dans l'hexagone, du préfet maritime. L'article 24 prévoit donc la nomination par ce dernier d'un référent unique à l'instruction pour les projets situés dans la ZEE, parachevant ainsi la transposition.

L'article 25 est le dernier du volet consacré aux énergies renouvelables. Il transpose une jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) codifiée par la directive RED III. Cette jurisprudence permet aux projets d'installations d'énergies renouvelables d'être exemptés d'effectuer une demande de dérogation pour les espèces protégées, s'ils comportent les mesures d'évitement et de compensation adéquates. Cet article reprend en droit français cette possibilité, déjà appliquée par le juge administratif.

Le deuxième volet relatif à l'énergie concerne l'efficacité énergétique. L'article 27 transpose toute une série de dispositions issues de la directive relative à l'efficacité énergétique de 2012, révisée en 2023. Cet article impose, pour tous les projets de planification énergétique et tous les projets d'investissement supérieurs à 100 millions d'euros, de réfléchir aux solutions possibles pour en améliorer l'efficacité et la sobriété énergétiques. Il modifie également le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) en en excluant du bénéficiaire les opérations d'économies d'énergie impliquant des combustibles fossiles, comme l'impose la directive. Quelques exceptions sont ménagées, mais elles sont déjà marginales – par exemple, continuer à subventionner le covoiturage.

La directive de 2012 comptait parmi ses principales mesures l'obligation pour toutes les entreprises, sauf les petites et moyennes entreprises (PME), de réaliser un audit énergétique tous les quatre ans, et pour les grosses entreprises, celle, bien plus lourde, de mettre en place un système de management de l'énergie. La directive relative à l'efficacité énergétique de 2023, que transpose l'article 27, remplace les seuils de chiffre d'affaires et d'effectifs par des seuils de consommation énergétique, afin que les entreprises de taille intermédiaire, peu consommatrices d'énergie, ne soient pas pénalisées, mais que les PME énergivores soient mieux suivies.

En plus des obligations pour les entreprises, la directive en instaure pour les organismes publics : chaque année, État et collectivités territoriales doivent réaliser 1,9 % d'économies d'énergie et rénover 3 % de la surface de leurs bâtiments. Ce dernier objectif peut aussi être atteint par des moyens alternatifs, notamment des économies d'énergie.

Enfin, l'article 27 s'inscrit dans la lignée de la loi visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France. En transposant la directive relative à l'efficacité énergétique, il impose aux centres de données de transmettre les données relatives à leur impact environnemental et énergétique, et de valoriser la chaleur fatale qu'ils génèrent.

Plus loin dans le texte, l'article 39 concerne un sujet d'actualité majeur : la prévention des inondations. La directive relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation de 2007, transposée par la loi « Grenelle 2 » en 2010, pose un cadre européen pour la politique de prévention des inondations en instaurant des plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) à l'échelle du bassin hydrographique, adoptés pour six ans. La loi a cependant surtransposé de nombreuses dispositions. Après deux cycles de six ans, le retour d'expérience du terrain des services de l'État ou des collectivités territoriales est unanime : plusieurs lourdeurs empêchent les PGRI d'être pleinement efficaces. L'article 39 procède donc à une simplification de la transposition de la directive « inondation », afin d'alléger le contenu des PGRI, de les ramener sur l'essentiel et de recentrer la concertation au sein du comité de bassin, où s'exprime la démocratie hydrique.

Enfin, deux articles concernent le droit de la santé. L'article 40 met le droit national en conformité avec une directive adoptée cette année, élargissant les possibilités pour les infirmiers et infirmières responsables de soins généraux formés en Roumanie avant l'adhésion à l'Union européenne de voir reconnaître leurs qualifications professionnelles en France.

L'article 41 modifie une série d'articles du code de la santé publique pour traiter du sujet des risques de pénurie de dispositifs médicaux, introduit pour la première fois en 2023. Un règlement adopté en 2024 par le Parlement européen et le Conseil oblige désormais les fabricants de dispositifs médicaux et de diagnostic *in vitro* à signaler à l'autorité nationale compétente toute interruption ou tout risque d'interruption de fourniture d'un dispositif susceptible de causer un préjudice grave à la santé des patients. Le droit national est modifié afin de préciser les pouvoirs de l'Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé (ANSM) lorsqu'elle est informée par les fabricants. Celle-ci peut prendre toute mesure nécessaire pour limiter les effets d'une telle interruption ou éloigner le risque de pénurie, tout en permettant la continuité des soins.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Il me revient de rapporter les articles relatifs aux transports, à la lutte contre les gaz à effet de serre (GES) s'agissant du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) et les gaz fluorés.

Le chapitre relatif aux transports comprend les articles 28 à 35 du projet de loi. Un premier volet concerne le secteur aérien et l'adaptation de sa législation aux évolutions récentes de la réglementation européenne dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe, en particulier en matière d'électrification des aéroports et de fourniture de carburant d'aviation durable.

L'article 29 vise à mettre en œuvre des dispositions de deux règlements européens : l'un est le règlement Afir du 13 septembre 2023, au titre duquel les États membres devront veiller à ce que soit assuré, dans les aéroports européens, l'approvisionnement en électricité des avions en stationnement, à compter du 1^{er} janvier 2025 ; l'autre est le règlement RTE-T du 13 juin 2024, faisant obligation aux aéroports européens accueillant plus de 4 millions de passagers annuels de fournir de l'air conditionné aux avions en stationnement, à partir du 31 décembre 2030. Ces deux règlements s'inscrivent dans le cadre du paquet climat « Ajustement à l'objectif 55 », pour atteindre la neutralité carbone en Europe d'ici à 2050.

Pour s'y conformer, les aéroports français concernés ont déjà entrepris d'importants travaux et réalisé des investissements conséquents pour adapter leurs infrastructures aux nouvelles exigences européennes. Selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC), l'essentiel des travaux a déjà été réalisé dans les principaux aéroports français, déjà engagés dans une démarche volontaire de décarbonation.

Également en lien avec le paquet climat, l'article 34 met en œuvre au niveau national l'application du règlement européen « ReFuel EU Aviation » du 18 octobre 2023, visant à faciliter l'accès aux carburants d'aviation durables dans les aéroports et à promouvoir leur utilisation. Il prévoit le contrôle de l'observation par les fournisseurs de carburants, les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroport de leurs obligations européennes en matière de déploiement de carburants durables.

Tout le secteur aérien doit s'adapter pour s'inscrire dans la trajectoire obligatoire d'intégration des carburants aéronautiques durables (CAD), qui doit augmenter progressivement jusqu'en 2050. Au 1^{er} janvier 2025, la part minimale de CAD mise à

disposition des compagnies aériennes par les fournisseurs de carburant devra être de 2 %, puis de 6 % en 2030, de 20 % en 2035, de 34 % en 2040, pour atteindre 70 % en 2050. Il est donc essentiel de soutenir le développement d'une filière française de production de carburant durable afin d'assurer l'approvisionnement des compagnies aériennes sur le territoire français, ainsi que la recherche dans ce domaine.

L'article 28 du projet de loi concerne la régulation tarifaire des aéroports et vise à permettre l'allongement de la durée maximale des contrats de régulation économique (CRE) dans le cadre du renouvellement d'une concession aéroportuaire. Les CRE sont des contrats liant l'État et l'exploitant d'aéroport pour une période pluriannuelle d'une durée maximale de cinq ans. Leur objet est de déterminer les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, en tenant compte des prévisions de coûts, de recettes ou encore d'investissements. Le projet de loi propose d'allonger la durée du premier CRE conclu dans le cadre d'un renouvellement de concession aéroportuaire à quinze ans, afin d'améliorer la visibilité financière pour le nouvel attributaire de concession. Je proposerai un amendement visant à réduire cette durée à dix ans, ce qui me semble un point d'équilibre plus satisfaisant.

Pour clore le volet aérien, l'article 32 adapte aux dispositions européennes la définition de l'aéronautique d'État du code des transports, en substituant un critère d'utilisation pour les besoins de l'État à celui de la propriété, similaire à la définition retenue aux niveaux européen et international.

Le second volet du chapitre transports concerne les transports terrestres. Les articles 30 et 31 visent à actualiser les dispositions législatives nationales par la transposition des règlements d'exécution de la Commission adoptés à la suite de la révision, en 2023, de la directive européenne de 2010 concernant le déploiement des systèmes de transports intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transports.

Enfin, l'article 35 a pour but de mettre en cohérence l'objectif national de fin de vente des véhicules neufs thermiques, fixé par la loi d'orientation des mobilités (LOM) à 2040, avec celui fixé au niveau européen pour 2035. Sans vouloir préempter le débat que nous aurons sur les amendements, je rappelle que le droit européen prime sur la législation nationale. Même en supprimant l'article 35, comme le proposent certains amendements, l'objectif de fin de vente des véhicules légers neufs thermiques à compter de 2035 s'imposera malheureusement à nous.

Face à cette réalité juridique, la priorité doit être donnée au soutien à la filière automobile, qui doit s'adapter à des exigences environnementales croissantes avec des évolutions technologiques rapides. Je pense notamment aux carburants neutres en carbone, en particulier aux carburants synthétiques et aux biocarburants durables, dont le déploiement ne me paraît pas pleinement exploité ni encouragé pour le secteur automobile, contrairement au transport aérien. J'espère que la Commission européenne, qui s'est engagée à faire une proposition concernant la vente après 2035 des véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO₂, les réintègrera dans le périmètre européen des véhicules neufs autorisés à la vente.

J'en viens au chapitre relatif à la lutte contre les émissions de GES, comportant deux volets. Le premier volet est composé des articles 36 et 37 relatifs au MACF, un nouvel instrument réglementaire européen qui vise à soumettre les produits importés dans le territoire douanier de l'Union européenne à une tarification du carbone équivalente à celle appliquée

aux industriels européens fabriquant ces produits. Il est pensé pour compléter le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE) et pour lutter contre les fuites de carbone. Il entrera pleinement en œuvre au 1^{er} janvier 2026, mais une phase transitoire est déjà engagée pour préparer les entreprises à son application. Ces dernières sont inquiètes des répercussions de ce nouveau système de tarification sur la concurrence mondiale, en particulier dans le domaine de l'acier.

L'article 36 prévoit ainsi de transposer un certain nombre de dispositions en matière de révocation du statut de déclarant MACF autorisé par l'autorité administrative, de sanctions applicables en cas de non-restitution ou d'insuffisance de restitution des certificats carbone ou de contournement du dispositif. Le texte proposé, qui complète la section relative au MACF du code de l'environnement, demeure cependant un dispositif à trou, puisque la Commission européenne doit adopter plusieurs actes délégués en 2025 afin de clarifier les règles en matière d'obtention du statut de déclarant MACF autorisé, de vente et d'achat des certificats carbone ou de relations avec les pays tiers. Il nous faudra, à cet égard, être attentifs aux problèmes rencontrés par les petites et très petites entreprises.

Afin de faire face à cette difficulté de calendrier et assurer une transposition rapide en droit national des dispositions adoptées par la Commission au cours de l'année qui vient, l'article 37 permet au gouvernement de légiférer par ordonnance pendant une durée de dix-huit mois. Le champ de l'habilitation est large, car il concerne tous les dispositifs permettant de clarifier le régime d'autorisation, de sanctions, de vente et d'achats des certificats carbone, ainsi que le champ des marchandises incluses dans le mécanisme.

Le deuxième volet de ce chapitre est composé du seul article 38 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et aux substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO). Les gaz fluorés sont une catégorie de gaz artificiels contenant des atomes de fluor, un élément très réactif et électronégatif qui confère à ces gaz des propriétés particulières d'isolation ou de réfrigération. Cela les rend particulièrement utiles à de nombreux usages quotidiens, comme les réfrigérateurs ou les climatiseurs, mais en fait également de puissants gaz à effet de serre, 1 kilogramme d'hexafluorure de soufre (SF₆) ayant, par exemple, l'effet de 23 500 kilogrammes de dioxyde de carbone (CO₂) sur le réchauffement global.

Les SAO diminuent la qualité du filtrage des rayons ultraviolets. Elles sont régies par le protocole de Montréal, ratifié par tous les États membres de l'ONU. Leur élimination s'est toutefois faite au détriment des gaz fluorés, dont les émissions ont progressé de 29 % en France entre 1990 et 2019. L'amendement de Kigali au protocole de Montréal vise donc à éliminer totalement, à l'horizon 2050, le principal type de gaz fluoré – les hydrofluorocarbures (HFC).

Deux règlements européens régissent les gaz fluorés et les SAO. Ils ont été révisés en février dernier. D'application directe, ils ne nécessitent pas d'adapter la législation nationale pour être effectifs, sauf pour un point, relatif aux sanctions administratives en cas d'infraction à ces réglementations. Le droit français prévoit aujourd'hui des sanctions assez proches du minimum qu'imposent les règlements. Ce régime de sanctions doit toutefois être adapté aux nouveaux règlements, ce à quoi procède l'article 38. Les principaux changements concernent le plafond de l'amende, qui est relevé de 15 000 euros à cinq fois la valeur marchande des biens saisis, et le producteur, l'importateur ou le metteur sur le marché, qui seront désormais tenus d'éliminer les produits illégaux et ne pourront plus les réexporter.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Timothée Houssin (RN). Nous nous prononçons aujourd'hui sur une nouvelle loi d'adaptation au droit de l'Union européenne, portant sur des mesures liées à des choix énergétiques qui ne sont pas ceux des Français et aux règles d'exception nécessaires à leur application à marche forcée.

Cela pose un problème sur la forme, car les objectifs en matière de politique énergétique française devraient être votés par la représentation nationale dans un autre cadre que celui de la transposition ou la surtransposition de règles européennes. Le cadre normal est celui de la programmation pluriannuelle de l'énergie, dont les gouvernements macronistes successifs ont toujours refusé de débattre avec nous. Nous posons à nouveau la question à la Macronie : quand étudierons-nous la PPE ?

Sur la forme, les règles de droit européen que nous étudions sont la conséquence d'un biais idéologique majeur que l'on retrouve à l'article 26 : les objectifs nationaux voulus par l'Union européenne sont basés sur des minima de production d'énergies renouvelables et non d'énergie décarbonée. Le mix électrique français est déjà décarboné à 91 %, grâce au nucléaire. Notre objectif doit être de développer un mix électrique décarboné, capable de répondre à l'électrification des usages, pas de répondre à l'idéologie fixant une part d'énergie renouvelable. Les exigences européennes attaquent la souveraineté et la compétitivité de la production électrique française.

Des objectifs purement idéologiques, le texte en comporte d'autres, notamment à l'article 25, qui prévoit des dérogations aux obligations de protection des espèces protégées pour les projets d'énergies renouvelables. Les mêmes écologistes qui crient au scandale au lancement du moindre chantier de construction n'ont aucun scrupule à accepter la bétonisation et l'atteinte aux espèces protégées lorsqu'il s'agit d'installer des éoliennes.

L'idéologie se niche aussi dans l'obligation faite aux organismes publics de rénover 3 % de leurs bâtiments chaque année, sans considération de leur qualité énergétique et dans un contexte de restriction budgétaire. Nous proposerons d'exclure de cette obligation les bâtiments respectant déjà les normes RT2012 et RE2020.

Idéologie encore, à l'article 35, fixant l'interdiction totale de la vente de voitures neuves à moteur thermique en 2035. Cette mesure est disproportionnée et précipitée, alors que nos constructeurs automobiles et notre production électrique n'y sont pas prêts et que la Chine représente 44 % de la production mondiale de véhicules électriques, 60 % de celle de batteries et possède 70 % des matériaux nécessaires à leur production.

En avril dernier, la Cour des comptes européenne jugeait elle-même cet objectif irréaliste. Elle pointait du doigt nos faibles capacités de production et la dépendance extrême de l'Europe aux importations de ressources en provenance de pays tiers, mais aussi les conditions sociales et environnementales dans lesquelles ces matières premières sont extraites. Par ailleurs, cette décision dogmatique ferme totalement la porte aux véhicules hybrides, qui peuvent être un bon compromis.

Alors que, dans le monde, les grandes puissances affirment leur souveraineté, l'Union européenne affaiblit ses propres États membres par idéologie. Nous aurons à cœur d'être pragmatiques, en défendant à la fois l'environnement et les intérêts français.

M. Olivier Becht (EPR). Avec ce texte de transposition, nous veillons à ne pas faire de surtransposition pour ne pas dégrader la compétitivité de notre pays. Il comporte surtout des mesures très concrètes, qui vont influencer sur la vie de nos concitoyens – positivement, nous l’espérons. Ainsi, l’autorisation des aides pour des capacités supplémentaires à celles prévues dans la PPE actuelle devrait nous permettre d’atteindre nos objectifs, notamment pour l’éolien en mer d’ici à 2050. En matière d’efficacité énergétique, des mesures concernent les plans visant à maximiser l’utilisation des ressources renouvelables locales, comme la géothermie ou la chaleur fatale dans les réseaux de chaleur ; le respect des standards énergétiques bas-carbone dans les nouveaux bâtiments publics ; la connexion à l’électricité dans les aéroports, afin que les avions qui embarquent et débarquent ne fassent pas tourner leurs réacteurs pour en produire ; l’accroissement du carburant durable. La transposition de la directive sur les systèmes de transport intelligents permettra de disposer en temps réel de toutes les données sur la circulation et de garantir une meilleure sécurité routière à nos automobilistes. Quant à la directive relative à la reconnaissance de qualifications professionnelles pour les infirmières formées en Roumanie, elle est aussi importante pour notre système de santé, même s’il faut veiller à ce que cela ne soit pas au détriment du système de santé roumain.

Le fameux article 25 permet d’accélérer les procédures d’autorisation pour les énergies renouvelables, en créant des exemptions aux interdictions visant les espèces protégées. J’entends les critiques, mais je rappelle que l’objectif des énergies renouvelables est de sauver l’ensemble de la biodiversité – toutes les espèces et pas uniquement quelques spécimens. Ce serait une folie de bloquer le déploiement des énergies renouvelables, il y va de la survie de l’ensemble des espèces sur cette planète.

Le groupe Ensemble pour la République soutiendra ce texte. Nous porterons aussi des propositions d’amendements visant à ne pas alourdir la charge administrative pour les entreprises de moins de 250 salariés ou à ne pas imposer à nos entreprises des travaux inadéquats, avec des objectifs qui ne correspondent pas aux réalités de leur installation. Nous proposerons également de clarifier le texte, afin de le rendre plus compréhensible pour l’ensemble des acteurs qui auront à le mettre en œuvre.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Ce projet de loi symbolise parfaitement la confusion et le manque de clarté qui règnent trop souvent dans notre processus législatif. Véritable fourre-tout législatif, il amalgame un éventail disparate de mesures sans fournir une vision claire ou cohérente de ses objectifs. Il est donc particulièrement difficile de comprendre pleinement les implications de ce que nous sommes appelés à voter.

On peut tout de même souligner que cette transposition de plusieurs directives européennes ne va pas suffisamment loin en matière environnementale. Malgré la mise en avant de quelques mesures écologiques, le texte manque d’ambition et n’offre pas les réponses nécessitées par l’urgence écologique.

L’article 34 apparaît comme un pas vers la durabilité dans le secteur de l’aviation mais est une opportunité ratée de transformer radicalement notre approche. S’il impose au secteur d’incorporer progressivement une part minimale de carburant vert à partir de 2025, les avions continueront malgré tout de consommer des carburants conventionnels en grande quantité. La fixation d’objectifs progressifs jusqu’en 2050 donne l’illusion d’un engagement ferme pour la durabilité. En pratique, elle ne donnera lieu qu’à une transition très graduelle, sans commune mesure avec l’urgence des défis environnementaux auxquels nous sommes confrontés. C’est bien l’esprit général de ce projet de loi : les mesures semblent aller dans la

bonne direction mais ne vont pas jusqu'aux changements structurels nécessaires pour une véritable transformation écologique.

Au-delà de ce texte, il s'agit de savoir quelle Europe et quelle France nous voulons : une Europe où les législations sont claires, ambitieuses et à la hauteur des enjeux actuels ou une Europe où les demi-mesures sont la norme et où la législation est si opaque que même celles et ceux chargés de l'adopter peinent à en déchiffrer les véritables impacts ? Nous devons repenser notre façon de concevoir la politique vers un modèle de développement écologiquement soutenable. La France insoumise continuera de lutter pour une approche législative mettant l'humain et la planète au centre des décisions politiques. Nous demandons une révision profonde de ce projet de loi, afin de le clarifier et de l'améliorer, pour que chaque mesure soit compréhensible et à la hauteur des défis que nous devons relever.

M. Gérard Leseul (SOC). Ce projet de loi, composé de quarante-deux articles, vise à mettre en conformité le droit français avec différentes évolutions législatives européennes récentes. Dans le domaine de la transition écologique et du droit de l'énergie, il prévoit de renforcer la surveillance des marchés de gros de l'énergie par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et d'accorder des aides financières en vue de la création d'infrastructures répondant à une capacité de production d'énergies vertes qui dépasse les objectifs de déploiement des énergies renouvelables fixés au niveau de l'Union européenne et de la France. Un objectif de réduction de 30 % de la consommation d'énergie finale d'ici à 2030 est introduit, en conformité avec la directive du 13 septembre 2023 relative à l'efficacité énergétique.

S'agissant des transports, l'adaptation du droit français au règlement délégué du 29 novembre 2023 doit notamment permettre aux passagers de trouver plus facilement des informations en temps réel sur les différents modes de transport, d'accéder à des mises à jour au cours de leur voyage, par exemple pour les retards et les annulations.

Dans le domaine de l'aviation, de nouvelles règles sont établies pour l'utilisation et la fourniture de carburants durables. Les dispositions relatives aux réductions et au régime des sanctions liées aux émissions de gaz à effet de serre, aux gaz à effet de serre fluorés et aux substances appauvrissant la couche d'ozone vont dans le bon sens. Le texte tient également compte de l'évolution du droit européen, qui fixe à 2035 la fin des ventes de voitures particulières et des camionnettes neuves émettant du CO₂ à l'échappement.

Des questions se posent néanmoins quant à la cohérence de ces dispositions avec les autres mesures prises par le gouvernement. Il y a bien sûr des avancées importantes, mais elles appellent des précisions. C'est pourquoi nous défendrons des amendements, notamment pour renforcer le rôle de l'Autorité de régulation des transports (ART) ou pour éviter les effets d'une harmonisation potentiellement moins protectrice que les règles actuelles. Nous alertons aussi sur la simplification et la suppression de nombreuses dispositions relatives au code de l'environnement, en particulier en matière de risques d'inondation.

En effet, madame la rapporteure, le droit européen prime sur le droit national – je ne dirai pas, comme vous, « malheureusement ». La question n'est pas tant celle du fondement de l'article 35 que celle de la cohérence avec l'ensemble des dispositions. Dans le projet de loi de finances, actuellement discuté au Sénat, les mesures d'accompagnement de nos concitoyens en matière de mobilités individuelles sont bien moindres que celles des années passées. Les mesures nationales sont insuffisantes pour aider nos entreprises, notre industrie et nos concitoyens. Ce texte n'est donc pas cohérent avec la politique gouvernementale.

M. Jean-Pierre Taite (DR). Le projet de loi procède à la transposition des directives européennes en droit français dans des domaines aussi divers que l'accompagnement des énergies renouvelables, l'efficacité énergétique des bâtiments, la transition écologique dans le secteur des transports et l'adaptation au droit de la santé de l'Union européenne. Tout en marquant une volonté claire d'accélérer la transition énergétique, il met en lumière les tensions entre ambition écologique, faisabilité économique et respect des équilibres territoriaux.

Ainsi, l'article 23 facilite le lancement d'appels d'offres, même lorsque les objectifs actuels de la PPE sont dépassés, témoignant d'une volonté de contourner certains cadres préexistants. Conformément à la jurisprudence de la CJUE, l'article 25 dispense les porteurs de projets d'énergies renouvelables de solliciter une dérogation pour espèces protégées s'ils prennent les mesures préventives adéquates. Nous regrettons que cela ne concerne pas le nucléaire, dont nous défendons les vertus pour notre climat. De plus, comment concilier simplification des procédures et garantie du respect de la biodiversité ?

Dans le domaine des transports, plusieurs dispositions visent à moderniser les infrastructures et à renforcer l'efficacité énergétique. Ainsi, l'adaptation du droit français au règlement délégué du 29 novembre 2023 permettra aux passagers de trouver plus facilement des informations en temps réel sur différents modes de transport et d'accéder à des mises à jour au cours de leur voyage, s'agissant par exemple des retards et des annulations.

Dans le domaine de l'aviation, le projet de loi établit de nouvelles règles. Les aéroports seront contraints d'installer des dispositifs permettant d'alimenter les avions au sol en électricité et en air conditionné. La mesure est saluée pour son impact potentiel sur la réduction des émissions, mais suscite des interrogations quant aux contraintes potentiellement lourdes de sa mise en place. Le texte tient compte de l'évolution du droit européen, qui fixe à 2035 la fin des ventes de voitures particulières et de camionnettes neuves émettant du CO₂ à l'échappement, soit cinq ans plus tôt que ce qui figure dans la loi française. Là aussi, il faudra veiller à accompagner les ménages modestes ayant nécessairement besoin d'un véhicule pour se déplacer.

Enfin, le rapport met en lumière des mesures pour concilier transition écologique et besoins économiques, mais soulève des interrogations sur la compatibilité des objectifs avec la réalité des territoires et les acteurs économiques – en matière d'efficacité énergétique, notamment, de nouvelles contraintes pèseront sur les entreprises et les collectivités. Le durcissement des règles liées aux certificats d'économies d'énergie et les obligations de rénovation annuelle pour le patrimoine public exercent une pression accrue sur les acteurs économiques et institutionnels.

Bien que justifiées par des objectifs climatiques, nous veillerons à ce que ces exigences ne déséquilibrent pas nos territoires, en particulier les moins dotés en ressources. Le groupe Droite républicaine soutiendra ce projet de loi.

Mme Julie Ozenne (EcoS). La transposition du droit de l'Union européenne dans notre législation nationale est un travail fondamental. Elle témoigne de notre engagement dans le projet européen. Toutefois, ce texte contient plusieurs mesures qui relèvent davantage de choix politiques nationaux que d'une stricte transposition du droit européen.

S'agissant des énergies renouvelables, les articles 23 à 27 traduisent l'ambition européenne en matière de transition énergétique. Certains points méritent une attention

particulière, notamment, aux articles 23 et 24, l'accélération du développement de l'éolien en mer. Nous soutenons cette initiative tant qu'elle protégera la biodiversité. En revanche, l'article 25, qui facilite l'octroi des autorisations délivrées aux projets d'installations d'énergies renouvelables, n'a pas sa place dans un projet de loi Ddadue ; en raison de son impact sur la biodiversité, il devrait faire l'objet d'un texte *ad hoc*. L'article 27, inspiré du paquet *Fit for 55*, impose des obligations d'efficacité énergétique. Si cette disposition satisfait les objectifs de sobriété, nous devons veiller à éviter les contradictions avec d'autres textes, notamment le projet de loi de simplification de la vie économique concernant les centres de données.

S'agissant des transports et des infrastructures, leur modernisation est essentielle. Toutefois, certaines dispositions s'éloignent de l'objectif d'adaptation au droit européen. L'article 28, relatif à l'extension des contrats de régulation économique pour les aéroports, relève davantage d'une logique économique nationale. Cette mesure, loin de favoriser la concurrence, pourrait renforcer des oligopoles et nuire au principe de transfert des risques. La transposition du règlement européen « ReFuel EU Aviation » est une étape positive. L'instauration de quotas progressifs pour l'utilisation des carburants alternatifs, tel l'hydrogène, contribuera à réduire les émissions hors CO₂ dans l'aviation.

En ce qui concerne l'environnement et la lutte contre le changement climatique, l'article 36, qui poursuit la mise en œuvre du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières est crucial pour éviter les fuites de carbone et protéger nos industries. Ce dispositif confronte les PME à des défis importants, notamment en matière de collecte des données auprès des fournisseurs. Si des solutions pratiques sont proposées, comme la mise à disposition de guides et l'intervention de prestataires agréés, elles devront être accompagnées d'un soutien renforcé pour garantir une application juste et efficace.

L'article 39 affaiblit les plans de prévention des risques d'inondations (PPRI) en réduisant leur portée et en modifiant les critères relatifs aux territoires considérés comme à risque important. Profiter de ce texte pour affaiblir la réglementation en matière de prévention des inondations est inadmissible. Face au dérèglement climatique, nous devons protéger et non déréguler, et encore moins en catimini, dans un texte de transposition.

Le groupe Écologiste et social a déposé trois amendements, notamment pour corriger des points qui nécessitent davantage de régulation plutôt qu'un détournement de ce texte de transposition du droit européen.

M. Jimmy Pahun (Dem). Ce projet de loi représente une avancée significative pour accompagner la transition de plusieurs secteurs clés de notre économie vers un modèle plus durable. Il témoigne de la volonté de la France de respecter ses objectifs climatiques dans le cadre des engagements européens. Je me réjouis de la transposition rapide de certaines dispositions, alors que nous étions souvent de mauvais élèves en la matière.

Tout d'abord, les mesures relatives aux transports et aux infrastructures traduisent un changement structurel essentiel en alignant notre cadre législatif sur les règlements européens. Nous soutenons la modernisation des aéroports, l'intégration des systèmes de transport intelligent et l'utilisation de carburants aéronautiques durables. Ces avancées renforceront notre compétitivité tout en répondant aux attentes de décarbonation du secteur de l'aviation, souvent décrié à juste titre. Je me réjouis particulièrement de la réduction des gaz fluorés, utilisés dans les secteurs de la réfrigération et de la climatisation. Ils représentent plus de 3 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union européenne et leur potentiel de

réchauffement global est bien supérieur à celui du dioxyde de carbone. La législation européenne, en imposant des quotas et en stimulant l'adoption de technologies alternatives, joue donc un rôle clé dans leur réduction. Les mesures que nous nous apprêtons à entériner nous rapprochent des objectifs fixés par l'accord de Paris et par l'amendement de Kigali au protocole de Montréal.

Ensuite, l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035 est un objectif certes très difficile mais fondamental. Les industriels se donnent les moyens de l'atteindre ; ne lâchons pas. Ce texte ne fait que confirmer une trajectoire industrielle déjà actée au niveau européen par un règlement qui est d'application directe. Il s'agit d'adapter les objectifs de notre loi d'orientation des mobilités pour donner aux industriels un cadre clair et cohérent afin d'encourager leurs investissements dans les technologies décarbonées. C'est une décision essentielle pour préparer l'avenir de la filière automobile française, garantir notre compétitivité et réduire notre dépendance énergétique. Nous devons nous y tenir pour garantir une transition qui s'inscrive dans un cadre stable et porteur d'opportunités économiques.

Enfin, les efforts pour harmoniser et moderniser le cadre réglementaire, notamment en matière de gestion des risques environnementaux ou de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre sont essentiels. Les récents événements ont une nouvelle fois démontré la nécessité de renforcer la résilience des territoires face au défi climatique. Ce texte illustre l'importance de l'Union européenne comme moteur de la transition écologique, à l'heure où une nouvelle Commission européenne s'apprête à entamer son travail. La lutte contre le changement climatique est un impératif commun et l'Europe doit continuer à être à la hauteur de cet enjeu.

Pour finir, je vous invite le 31 janvier prochain au baptême du *Saint-Malo*, le nouveau ferry de la Brittany Ferries reliant Saint-Malo à Portsmouth, et le premier bateau à naviguer au gaz naturel liquéfié (GNL) en pleine mer et à l'énergie électrique au port. Les ferry-boats français font vraiment de gros efforts et il faut les accompagner.

M. Jean-Michel Brard (HOR). Le projet de loi Ddadue transpose différents textes négociés et adoptés à l'échelle européenne. Il s'agit d'un texte technique mais indispensable pour harmoniser les droits des États membres.

Les articles 23, 25 et 27 favorisent le déploiement des énergies renouvelables en permettant, par exemple, le lancement d'appel d'offres et l'attribution d'une aide publique pour des projets qui dépassent les objectifs nationaux et européens. Cela sera particulièrement bienvenu pour accélérer les projets d'éolien en mer.

Plusieurs mesures fortes de la directive relative à l'efficacité énergétique sont transposées, telles l'obligation d'évaluer systématiquement l'efficacité énergétique des projets et plans dont les coûts sont supérieurs à 100 millions d'euros ou l'élaboration de plans locaux pour les réseaux de chaleur et de froid pour les collectivités de plus de 45 000 habitants.

Les articles 28 à 35 visent à décarboner le secteur des transports et à améliorer l'information des usagers. Il s'agit, par exemple, d'harmoniser la législation nationale avec le droit européen qui interdit la vente de voitures thermiques neuves en 2035 ou de transposer les règles régissant l'aptitude médicale des personnels ferroviaires.

Dans le secteur aérien, l'effort porte, d'une part, sur la fourniture d'électricité et d'air conditionné bas-carbone aux avions stationnés et, d'autre part, sur l'utilisation d'une quantité

minimale de carburant aéronautique durable. Des mécanismes de contrôle et de sanction sont instaurés pour lutter, par exemple, contre le suremport qui consiste à transporter des quantités excessives de carburant pour contourner les coûts plus élevés ailleurs.

Par ailleurs, les articles 36 et 37 anticipent l'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières en précisant ses modalités pratiques et en habilitant le gouvernement à légiférer par ordonnance. Ce dispositif, soutenu invariablement par la France depuis près de vingt ans, constitue une avancée concrète de l'Union européenne pour éviter le dumping environnemental et favoriser la réindustrialisation du continent.

Enfin, l'article 38 instaure un régime de contrôle et de sanction pour assurer le respect des réglementations restrictives sur le gaz à effet de serre fluoré et les substances appauvrissant la couche d'ozone. Et les articles 39 et 41 suppriment des transpositions.

Compte tenu de l'importance et du caractère nécessaire de ces différentes avancées, le groupe Horizons et indépendants votera en faveur de ces articles.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). L'examen des projets de loi d'adaptation du droit de l'Union européenne est un exercice très frustrant pour les parlementaires nationaux que nous sommes, car il ne nous laisse que de faibles marges de manœuvre inversement proportionnelles à l'importance et à la diversité des sujets abordés. Européenne convaincue, je sais néanmoins que ces textes sont nécessaires pour faire face collectivement aux défis économiques, monétaires et environnementaux, et pour construire un espace commun plus intégré et plus protecteur de nos concitoyens.

Dans cet exercice, comme au quotidien, nous devons veiller à éviter les surtranspositions. Il y va de la compétitivité de notre économie et de l'acceptabilité de notre cadre législatif. Nous ne devons pas pour autant nous dispenser de tout débat à l'échelle nationale.

De fait, nous nous interrogeons à propos de l'article 23. Depuis le mois de juillet 2023, l'Assemblée nationale et le Sénat attendent que le gouvernement présente un projet de loi énergie et climat fixant les grands équilibres de notre mix énergétique. Le gouvernement ne s'est jamais conformé à cette obligation pourtant prévue dans le code de l'énergie. Or, sans que le débat ait eu lieu, ce texte ouvre la possibilité de lancer des procédures de mise en concurrence non prévues par la PPE en cours, afin d'en dépasser les objectifs de production d'énergies renouvelables initialement fixés. Il y a là un vrai problème de méthode, je le souligne d'autant plus facilement que je suis très favorable à un mix énergétique diversifié et que ma faveur pour le nucléaire ne vaut pas rejet des énergies renouvelables.

Nous sommes favorables aux nouveaux objectifs d'efficacité énergétique, non sans relever une contradiction : le gouvernement impose ces nouvelles obligations aux collectivités territoriales alors que, dans le même temps, il plafonne leurs dépenses et réduit les crédits finançant les investissements en faveur de la transition écologique.

S'agissant du transport, le secteur aérien se verra imposer des obligations d'incorporation de carburants aéronautiques durables et d'électrification des aéroports, autant de contraintes qui devraient permettre de verdir le secteur sans remettre véritablement en cause sa capacité à innover. Pour le secteur routier, la date d'interdiction de la vente des

véhicules thermiques sera avancée à 2035, conformément au droit européen. Dès lors, comment accompagner correctement l'industrie européenne dans ce changement majeur ?

Hormis ces quelques remarques, nous sommes favorables à ce projet de loi, nécessaire pour mettre en conformité notre droit avec les obligations européennes.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. J'ignore quand sera déposée la prochaine PPE.

Monsieur Houssin, en matière de rénovation des bâtiments, nous ne souhaitons ni surtransposer ni imposer de nouvelles contraintes aux collectivités territoriales.

Monsieur Taite, l'article 23 ne vise pas à s'exonérer du cadre de la PPE ; il s'agit, dans le respect de celui-ci, de pouvoir soumettre à un appel d'offres un projet qui dépasserait les objectifs de la PPE, ce qui n'est pas possible aujourd'hui.

Madame Ozenne, l'article 25 a bien sa place dans le projet de loi Ddadue. Il s'agit d'inscrire dans la loi nationale une jurisprudence européenne déjà appliquée par les tribunaux administratifs.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Je souhaite rassurer M. Houssin : nous veillons à ne pas surtransposer. Néanmoins, le droit européen s'impose au droit français et nous n'avons pas trop le choix ; nous sommes surveillés par le Conseil constitutionnel, qui vérifie que le droit français est bien conforme au droit européen, et par la Cour de justice de l'Union européenne. Cela étant, nous partageons votre inquiétude sur la fin de la vente des véhicules thermiques fixée à 2035.

Monsieur Becht, nous partageons votre souci de protéger les petites entreprises, en particulier celles de moins de 250 salariés, contre les effets que pourrait avoir ce texte.

Madame Ferrer, la filière des carburants aéronautiques durables n'est pas encore développée. Parfois, le remède est pire que le mal puisque nous importons des huiles usagées de Chine pour en produire. Nous partageons l'idée de développer des filières de CAD, qui seraient produits à partir du captage de CO₂, par exemple. Il est donc important d'encourager la recherche grâce notamment au crédit d'impôt recherche.

Monsieur Leseul, je vous remercie de votre soutien à l'ART, qui défend les intérêts des usagers. Nous devons aider le secteur des transports routiers et multimodaux à améliorer l'information des usagers, à l'instar du transport ferroviaire.

Monsieur Taite, nous partageons votre inquiétude sur les conséquences de l'avancement de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques pour les ménages modestes qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule électrique. Il faut que la Commission européenne et l'État se saisissent de ce sujet afin que nous puissions atteindre cet objectif. Nous regrettons l'absence de feuille de route relative aux carburants alternatifs au niveau européen.

Madame Ozenne, de nombreuses petites entreprises rencontrent en effet des difficultés pour s'enregistrer au registre transitoire des données MACF : elles ont beaucoup de mal à obtenir de leurs fournisseurs les renseignements demandés.

Monsieur Pahun, l'instauration de sanctions garantira le respect par les constructeurs étrangers de la législation relative aux gaz fluorés et aux SAO.

Monsieur Brard, le MACF ne s'appliquera qu'à certains secteurs, tels que l'acier et le ciment. Or si la filière du ciment pourra en tirer profit, en revanche, celle de l'acier – en particulier la métallurgie et l'industrie automobile – risque de subir une concurrence sauvage.

Madame de Pélichy, la transposition des directives européennes est en effet frustrante pour nous, législateurs français, mais nous sommes tenus d'y procéder. Notre rôle est également d'accompagner l'industrie européenne.

TITRE II – DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Chapitre I^{er} – Dispositions en matière de droit de l'énergie

Article 23 : *Directive RED II : dépassement des objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie pour les énergies renouvelables*

Amendements de suppression CD1 de M. Timothée Houssin et CD12 de M. Pascal Markowsky

M. Timothée Houssin (RN). L'article 23 autorise les appels d'offres pour des projets dépassant les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie en matière d'énergies renouvelables. Le problème, pour nous, c'est que les objectifs ne doivent pas être fixés par une directive européenne ; ils doivent être déterminés au niveau national, à l'occasion de l'examen de la PPE – or nous n'avons pas discuté de celle-ci.

Sur le fond, nous relevons une posture idéologique de la part de certains groupes, pour lesquels dépasser les objectifs en matière d'énergie renouvelable serait forcément positif. Or en installant trop d'énergies intermittentes, comme l'éolien ou le photovoltaïque, sur les réseaux, on risque la surproduction à certains moments, qui rendrait nécessaire de réduire la production d'énergie nucléaire. Dépasser les objectifs n'est pas toujours positif, car des capacités de production inutiles finissent par engendrer une hausse des coûts. Cette question doit donc vraiment être discutée.

M. Pascal Markowsky (RN). Cet article risque d'accélérer le développement désordonné des énergies renouvelables, en particulier de l'éolien, alors que la PPE est défaillante, ne tenant pas suffisamment compte des spécificités locales ni des impacts environnementaux. Les projets éoliens à Messac et à Coux, en Charente-Maritime, en sont un exemple concret. Imposés malgré une forte opposition locale, ils menacent les paysages, la biodiversité et les équilibres territoriaux. Aller encore plus loin en dépassant ces objectifs aggraverait les tensions locales et détruirait de manière irréversible nos paysages. La suppression de cet article est indispensable pour éviter une prolifération incontrôlée des

éoliennes, protéger nos territoires et garantir une concertation locale sincère et respectueuse des habitants.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Avis défavorable. Cet article supprime une surtransposition du droit national. Il ne vise pas à fixer des objectifs de la PPE qui relève des compétences du Parlement et du gouvernement ; il permet plutôt de lancer une concertation sur des projets pouvant dépasser les objectifs fixés par l'actuelle PPE, dont il est vrai qu'elle devrait être réexaminée. Pour rappel, 70 % à 80 % du temps, les éoliennes produisent de l'électricité. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Jimmy Pahun (Dem). Nos besoins en électricité iront croissant, notamment en raison de l'électrification des véhicules. Le parc éolien en mer de Saint-Nazaire fournit 25 % de l'électricité en Loire-Atlantique quand celui de Saint-Brieuc fournit 9 % de l'électricité en Bretagne. Il faut continuer à développer cette filière, notamment en Bretagne qui est complètement dépendante du point de vue énergétique. Ne nous faisons pas avoir, comme nous l'avons été en Europe avec le photovoltaïque il y a quelques années.

M. Timothée Houssin (RN). L'électricité peut atteindre des prix négatifs sur le marché lorsque l'offre est surabondante. Or si l'on dépasse les objectifs en matière de production d'électricité, ce phénomène se répétera.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il peut en effet y avoir des pics de production d'électricité, comme en Allemagne, mais, compte tenu du contexte économique, si l'électricité était vendue à des prix négatifs, de nombreuses personnes et entreprises en seraient ravies.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD18 de M. Pascal Markowsky

M. Pascal Markowsky (RN). Cet amendement de repli vise à supprimer la possibilité de dépasser les objectifs fixés par la PPE. Ces plafonds sont essentiels pour garantir un équilibre entre la souveraineté énergétique, la préservation des territoires et la maîtrise des coûts. Leur dépassement risquerait de provoquer des surcoûts pour les citoyens, une instabilité territoriale et une perte de contrôle sur les infrastructures énergétiques. Il est incohérent que le gouvernement facilite ces dépassements tout en bloquant toute révision de la PPE par le Parlement, privant ainsi les élus et les acteurs locaux de la possibilité d'adapter les politiques énergétiques aux réalités du terrain.

Cette mesure pourrait également encourager le développement anarchique de certaines infrastructures, comme le projet de 5 hectares de prétendu agrivoltaïsme à Saint-Martin-de-Coux en Charente-Maritime. Ce projet, qui suscite une forte opposition locale, illustre les tensions provoquées par une planification déconnectée des besoins et des attentes des territoires.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'adoption de cet amendement viderait l'article 23 de toute sa substance.

Par ailleurs, cette disposition ne favorisera pas le développement anarchique des éoliennes dont l'implantation fait l'objet d'une autorisation après la réalisation d'études et l'organisation de concertations.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD2 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement vise à prendre en compte les observations formulées par le Conseil d'État dans son avis du 24 octobre 2024. Il souligne que la fixation du seuil de puissance déclenchant la participation au mécanisme d'ajustement constitue une « exigence technique de participation » et relève de la compétence de la Commission de régulation de l'énergie et du gestionnaire de réseau, conformément à la directive.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Nous n'avons pas compris votre amendement, qui vise à accorder une compétence réglementaire à la CRE, alors qu'elle relève du Premier ministre.

Ce dispositif ne respecte pas le droit européen et ne reprend pas l'avis du Conseil d'État. Il reviendrait à donner compétence à la CRE pour statuer sur l'ensemble des décisions d'octroi d'aides aux énergies renouvelables (ENR), alourdissant considérablement les procédures actuelles. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD3 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement a pour objet de requérir l'avis du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) sur les projets de production d'énergies renouvelables susceptibles d'avoir un impact sur les zones littorales ou marines protégées.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Votre amendement est satisfait car le CELRL est déjà consulté dans le cadre des enquêtes publiques sur les projets d'éoliennes en mer. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** ensuite l'amendement CD37 de M. Matthieu Marchio.*

Amendement CD174 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il vise à s'assurer du bon respect de la procédure de coélaboration du développement des ENR dans les zones non interconnectées – Corse et outre-mer hors Polynésie française et Nouvelle-Calédonie – pour les projets dépassant les objectifs de la PPE locale. De plus, le président de la collectivité peut demander à l'autorité administrative d'organiser une telle procédure.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 23 modifié.

Article 24 : *Création de référents uniques à l'instruction pour les projets éoliens situés en zone économique exclusive*

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CD4 de M. Timothée Houssin.

Elle adopte l'article 24 non modifié.

Article 25 : *Suppression de la nécessité de dérogation « espèces protégées » pour les projets d'énergies renouvelables adoptant une approche préventive*

Amendements de suppression CD13 de M. Pascal Markowsky, CD14 de M. Bérenger Cernon et CD19 de M. Emmanuel Blairy

M. Pascal Markowsky (RN). L'article 25 introduit une exemption à l'obligation de délivrance d'une dérogation pour l'installation de certains projets d'énergies renouvelables, ce qui traduit une politique du deux poids, deux mesures. Il justifie la mort d'espèces protégées, notamment des oiseaux, au nom du développement des énergies renouvelables dont l'efficacité n'est pas garantie.

Par pur choix idéologique, cette mesure dépasse largement les dispositions de la directive européenne, en facilitant de manière excessive et inconsidérée ces projets, notamment éoliens, sans garantir la protection des espèces ni respecter la procédure de consultations publiques. En Charente-Maritime, les projets éoliens offshore, comme ceux

envisagés au large d'Oléron pour 2034 et 2050, menacent directement les habitats naturels, les routes migratoires et la survie d'espèces protégées.

Ce traitement différencié, qui banalise la destruction de la faune, est inacceptable. La suppression de cet article est indispensable pour assurer le respect du principe de précaution, préserver notre biodiversité, garantir un développement équilibré des énergies renouvelables et rétablir la confiance des populations locales.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). L'article 19 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables permet déjà de déroger plus facilement aux règles en matière de protection des espèces protégées s'agissant des projets répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur.

Or cet article va encore plus loin. Il prévoit qu'aucune dérogation ne serait requise si des mesures d'évitement et de réduction jugées efficaces étaient appliquées, quand bien même le projet affecterait des espèces protégées. Ces dispositifs affaiblissent de manière inquiétante les garanties de protection de la biodiversité, alors que la situation est déjà alarmante. D'après le rapport mondial de l'IPBES (*The Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services*), 75 % de la surface terrestre est dégradée par les activités humaines, un million d'espèces risquent l'extinction et les zones humides ont diminué de 85 %. Le taux d'extinction est désormais plusieurs centaines de fois supérieur à la moyenne historique. Nous ne pouvons sacrifier davantage notre biodiversité ; cet article constitue un recul inacceptable.

M. Timothée Houssin (RN). Les dispositions encadrant les dérogations nous paraissent suffisantes ; l'article 25 va trop loin.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'amendement CD13 traduit une erreur d'interprétation du droit européen : c'est la France qui l'avait surtransposé en ce qui concerne la protection des espèces protégées. Cet article, qui ne fait qu'appliquer strictement la jurisprudence *Föreningen Skydda Skogen* de la Cour de justice de l'Union européenne, revient au contraire sur cette surtransposition.

S'agissant des autres amendements, tout en partageant le souci de préserver la biodiversité et la population aviaire marine, je n'y suis pas favorable. D'abord, cet article inscrit dans la loi la jurisprudence européenne appliquée par les tribunaux administratifs. Il améliore ainsi la lisibilité du droit.

Sur le fond, les projets d'éoliennes en mer resteront soumis à l'avis de l'autorité environnementale et à une évaluation qui prendra en compte les risques pour la biodiversité. En outre, l'article prévoit que des mesures d'évitement et de réduction appropriées, examinées lors de l'évaluation environnementale, doivent être prévues pour exempter le porteur de projet d'une dérogation. D'importants progrès technologiques ont été faits en la matière et réduisent considérablement les effets des éoliennes. Du reste, celles-ci ne sont responsables que de 0,1 % des morts accidentelles d'oiseaux en France, bien loin derrière le réchauffement climatique, les pesticides, les voitures et les immeubles.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Olivier Becht (EPR). Ne nous trompons pas de débat : les énergies renouvelables ont pour vocation de préserver toutes les espèces et la biodiversité sur

l'ensemble de la planète, afin qu'elle reste viable pour les générations futures. La réalisation d'un projet public, notamment l'installation de panneaux solaires ou d'éoliennes, a un impact négatif sur l'environnement même si l'on essaie de préserver la biodiversité ; il faut l'assumer.

Pour réussir à protéger l'ensemble des formes de vie sur la planète, nous devons réussir la transition énergétique. Arrêtons de chercher des excuses pour ne pas développer les énergies renouvelables.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD5 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement de repli vise à exclure du dispositif de l'article 25 les installations de production d'énergie éolienne. Il s'agit de surveiller le développement de cette énergie qui est la plus menaçante pour la biodiversité.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. La complexité administrative du dispositif que vous proposez – une exception à l'exemption de dérogation à la protection des espèces protégées – me paraît devoir être soulignée. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD107 et CD108 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD24 de Mme Manon Bouquin

Mme Manon Bouquin (RN). Cet amendement vise à désigner une autorité pour évaluer les mesures d'évitement proposées dans le cadre de projets éoliens, qui visent à réduire leur impact sur la biodiversité. Cette autorité pourrait obliger les porteurs du projet à le revoir si les mesures d'évitement n'étaient pas jugées efficaces.

La délivrance d'une dérogation fondée sur une raison impérative d'intérêt public majeur suppose que l'atteinte à la biodiversité n'est pas très grave pourvu que l'on produise de l'énergie éolienne. Nous sommes défavorables au développement des éoliennes car la rentabilité de cette énergie est discutable, et les installations défigurent les paysages et affectent énormément la biodiversité.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il est en effet nécessaire de contrôler l'activité des porteurs de projets éoliens et l'efficacité des mesures d'évitement et de contrôle. Votre amendement est déjà satisfait puisque l'autorité administrative compétente évaluera ces mesures dans le cadre de l'évaluation environnementale et pourra prescrire des mesures complémentaires.

Pour rappel, de manière globale, l'éolien coûte moins cher que le nucléaire et permet donc de garantir un prix accessible de l'électricité.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 25 modifié.

Article 27 : *Transposition de la directive efficacité énergétique révisée*

Amendement CD41 de M. Matthias Renault

M. Sébastien Humbert (RN). Cet article a pour objet de transposer la directive relative à l'efficacité énergétique du 20 septembre 2023, qui prévoit d'évaluer de manière proportionnée la bonne prise en compte de l'efficacité énergétique dans la planification, les politiques publiques et les projets.

Certaines des dispositions proposées sont de nature à alourdir la complexité normative et administrative pour les entreprises, d'une part, en créant une nouvelle obligation de réaliser des études et, d'autre part, en prévoyant une nouvelle autorité en charge du suivi, alors même que les récentes prises de position d'un certain nombre de parlementaires tendent plutôt à la rationalisation, voire à la suppression de ce type de structures, et que va être examiné sous peu le projet de loi de simplification de la vie économique.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de supprimer les treize premiers alinéas de cet article.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Avis défavorable. Peut-être n'aurons-nous plus à transposer les directives européennes en cas de Frexit, mais nous n'en sommes pas là.

Cet article ne crée pas une obligation excessive puisque seuls sont concernés les projets supérieurs à 100 millions d'euros, et il instaure une obligation permettant aux entreprises de réaliser des économies d'énergie, contribuant donc aussi à la souveraineté énergétique.

Enfin, il n'est pas du tout question dans cet article de créer une nouvelle autorité administrative.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD151 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il s'agit, avec cet amendement, d'éviter une surtransposition, en restreignant aux établissements publics de coopération intercommunale

(EPCI) comprenant au moins une commune de plus de 45 000 habitants l'obligation d'élaborer un programme d'actions en matière de chaleur et de froid au sein du plan climat-air-énergie territorial (PCAET). Les réseaux de chaleur ont en effet une véritable pertinence lorsqu'ils sont installés sur un territoire ayant une certaine densité de logements et d'activités économiques.

Cette proposition ramènerait de 328 à 97 le nombre d'EPCI concernés par l'obligation.

La commission adopte l'amendement.

La commission adopte successivement les amendements CD144, rédactionnel, CD169, de coordination, et CD148 et CD149, rédactionnels, de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD7 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). L'article 27 modifie l'article L. 221-7-1 du code de l'énergie, qui régit les conditions d'attribution des certificats d'économies d'énergie. En particulier, ce dernier ne permet pas de délivrer des CEE pour des opérations entraînant une augmentation des émissions de GES. Ainsi, une opération qui permet d'économiser de l'énergie en passant de l'électricité au gaz ne donne pas lieu à l'obtention d'un CEE. Cette rédaction actuelle nous convient très bien.

Nous sommes opposés à la modification proposée par ce projet, car elle ne permettrait pas la délivrance d'un tel certificat lorsque les économies d'énergie sont obtenues par le passage du fioul au gaz. Nous considérons que cette limitation n'est pas justifiée pour des opérations qui permettent de réduire à la fois les émissions de GES et la consommation d'énergie, quand bien même l'on continue à utiliser des énergies fossiles.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Les CEE sont actuellement accordés pour des opérations recourant à des énergies fossiles, à condition qu'il en résulte des économies d'énergie et des baisses d'émissions de GES.

Conformément à la directive sur l'efficacité énergétique, cet article met fin à cette possibilité, avec quelques rares exceptions – notamment pour le covoiturage ou les chaudières hybrides. Il s'agit donc bien de poursuivre la politique menée en matière de CEE, laquelle consiste à réduire les GES.

Demande de retrait.

M. Timothée Houssin (RN). La nouvelle rédaction change énormément les choses. Le cadre fixé actuellement par l'article L. 221-7-1 est suffisant. Le projet introduirait une complexification qui empêcherait des particuliers d'obtenir des CEE alors même qu'ils ont économisé de l'énergie et baissé leurs émissions de GES.

M. Gérard Leseul (SOC). Je comprends la préoccupation de nos collègues mais je ne comprends pas la rédaction de leur amendement. L'alinéa 15 dont ils proposent la

suppression est celui-là même qui précise que les opérations d'économies d'énergie conduisant à une hausse des émissions de GES ne donnent pas lieu à la délivrance de CEE.

M. Timothée Houssin (RN). En supprimant les alinéas 14 à 17, on revient à la rédaction actuelle du code de l'énergie. Il n'y a pas d'erreur de rédaction.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Les exemples que vous avez mentionnés sont tout à fait marginaux. Le dispositif proposé permet surtout d'éviter de devoir changer de chaudière dans cinq ans.

En outre, nous devons transposer la directive.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette ensuite l'amendement CD43 de M. Matthias Renault.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD152 de M. Vincent Thiébaud.

Amendement CD145 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il s'agit de corriger une erreur afin de continuer à faire figurer la définition du système de management de l'énergie dans la partie législative du code de l'énergie.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD20 de M. Emmanuel Blairy

M. Sébastien Humbert (RN). Cet amendement vise à protéger les PME des coûts et des charges administratives disproportionnées que représentent les audits énergétiques, afin de préserver leur compétitivité sans compromettre les objectifs environnementaux globaux.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il est contraire à la directive relative à l'efficacité énergétique, car certaines entreprises de moins de 250 salariés peuvent être extrêmement énergivores. L'objectif est bien de cibler les activités qui émettent le plus de GES. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD118 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD25 de Mme Manon Bouquin

Mme Manon Bouquin (RN). Cet amendement vise à éviter que les recommandations techniques de l'audit prévu à l'alinéa 21 ne conduisent à des charges insoutenables pour certaines entreprises, ce qui risquerait de compromettre leur viabilité économique. L'amendement prévoit donc que ces recommandations tiennent compte des capacités financières des entreprises.

Les boulangers ont ainsi vu leurs factures d'énergie exploser l'an dernier. On peut certes leur demander d'acheter des fours qui consomment moins, mais s'ils sont déjà pris à la gorge financièrement, cela ne sera pas possible.

La transition écologique est souhaitable, mais elle ne doit pas se faire au détriment de l'équilibre financier des entreprises concernées, notamment des PME.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Je partage bien entendu votre souhait de protéger nos entreprises d'obligations économiquement irréalisables – et la directive n'en prévoit pas.

L'article 27 se borne à reprendre la formulation de l'article 11 de cette dernière. Votre amendement ne permettrait pas de la transcrire complètement. L'objectif est bien de responsabiliser les entreprises les plus énergivores. Les audits donneront lieu à des préconisations et non à des obligations.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD121, CD119, CD122 et CD168 ainsi que l'amendement de coordination CD146 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Elle adopte les amendements rédactionnels identiques CD153 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur, et CD26 de Mme Manon Bouquin.

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD123 et CD127 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD8 de M. Timothée Houssin

M. Timothée Houssin (RN). Cet amendement propose de supprimer l'obligation de rénovation annuelle de 3 % de la surface totale des bâtiments des organismes publics, y compris pour les bâtiments récents. Il est préférable de privilégier la rénovation des plus énergivores.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'amendement est satisfait. Conformément au cinquième alinéa de l'article 6 de la directive « efficacité énergétique », les bâtiments qui bénéficiaient avant 2024 d'un haut niveau de performance énergétique ne seront pas inclus dans l'objectif de rénovation. Cette caractéristique sera prise en compte dans les modalités de calcul de la surface des bâtiments à rénover, qui seront fixées par décret. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements CD124, rédactionnel, CD125, de précision et de coordination, CD126 et CD130, rédactionnels, et CD131, de clarification, de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD21 de M. Emmanuel Blairy

M. Aurélien Dutremble (RN). Cet amendement a pour objet de protéger les petites communes rurales, qui disposent de ressources limitées et qui pourraient être fortement affectées par des obligations de réduction de consommation énergétique trop contraignantes.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Je suis également favorable à un meilleur accompagnement des collectivités territoriales. Toutefois, ce que vous proposez est contraire à la directive. En outre, il est important que ces collectivités réalisent des économies d'énergie, pour être plus résilientes face aux chocs et renforcer notre souveraineté énergétique. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement de clarification CD132 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD27 de Mme Manon Bouquin

Mme Manon Bouquin (RN). L'amendement vise à exclure du calcul de réduction de la consommation d'énergie toutes les consommations des organismes publics liées à un événement climatique extrême.

La réduction de la consommation d'énergie ne peut pas se faire au détriment du bien-être des administrés – et peut-être même de leur vie. Lors d'événements climatiques extrêmes, les collectivités ont besoin de davantage d'énergie et il ne faudrait pas les pénaliser à terme pour des événements indépendants de leur volonté.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'amendement est déjà satisfait par le paragraphe 4 de l'article 5 de la directive. Les modalités de calcul de la consommation d'énergie finale des organismes publics, fixées par décret, tiendront compte de la réponse à un

événement climatique extrême défini avec précision. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD133 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement prévoit de renvoyer à un décret simple les modalités de calcul de l'objectif d'économies d'énergie par les organismes publics.

La commission adopte l'amendement.

Amendements CD9 et CD10 de M. Timothée Houssin (discussion commune)

M. Timothée Houssin (RN). Il s'agit d'exempter les bâtiments neufs ou récents des obligations de rénovation annuelle de 3 % de leur surface.

Compte tenu de sa réponse lors de la discussion de l'amendement CD8, je suppose que le rapporteur va indiquer que l'amendement CD10 portant sur les bâtiments conformes à la norme RE2020 est satisfait. En revanche, l'amendement CD9 – qui concerne les bâtiments respectant la norme RT2012 – ne doit pas l'être. Je le maintiens donc.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Je partage bien entendu votre objectif sur le fond. Le haut niveau de performance énergétique que doivent atteindre les bâtiments rénovés correspond à la norme bâtiments basse consommation (BBC 2009) et est donc moins exigeant que ce que vous proposez. L'amendement CD9 est, lui aussi, satisfait par la directive. Les modalités de calcul de la surface des bâtiments sont renvoyées à un décret, car la loi n'a pas vocation à mentionner des normes techniques qui relèvent du pouvoir réglementaire.

Avis défavorable.

L'amendement CD10 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD9.

Amendement CD22 de M. Emmanuel Blairy

M. Sébastien Humbert (RN). Cet amendement a pour objet d'éviter d'imposer des contraintes financières excessives aux petites communes rurales, qui peinent déjà à boucler leur budget, tout en favorisant une transition énergétique adaptée à leurs capacités. Pour cela, nous proposons que cet article ne s'applique pas aux bâtiments publics appartenant aux collectivités de moins de 5 000 habitants, dont le budget annuel est inférieur à 2 millions d'euros.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Je dois avouer que j'ai eu le même réflexe que vous lorsque j'ai lu le projet pour la première fois. Toutefois, je tiens à vous rassurer.

L'objectif de rénovation de 3 % de la surface des bâtiments publics se calcule, non pas à l'échelle de chaque collectivité, mais à celle de l'ensemble des organismes publics. Il ne crée donc aucune obligation pour les petites communes.

De plus, cet objectif peut être lissé sur plusieurs années. Rénover sa mairie ou son école permet à une petite commune d'effectuer sa part de l'effort pour plusieurs décennies – ce que beaucoup d'entre elles font, notamment grâce au fonds Vert.

Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD135, CD129 et CD136 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.*

Amendement CD137 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement renvoie à un décret simple le soin de déterminer la nature des bâtiments concernés par l'inventaire ainsi que les modalités de collecte et de transmission des données relatives à ce dernier.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD138 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'amendement reprend la définition juridique européenne des centres de données et permet d'assurer la transposition complète de la directive.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD139, CD128, CD140 et CD141 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.*

Amendement CD15 de Mme Sylvie Ferrer

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Notre groupe souhaite faire passer de 50 000 à 100 000 euros le montant maximal de l'amende administrative prévue pour les centres de données qui ne respectent pas leurs obligations. Parmi ces dernières figurent notamment le fait de transmettre des informations administratives, environnementales et énergétiques relatives à l'exploitation des salles de serveurs et des centres d'exploitation informatique ou encore la valorisation de la chaleur fatale.

L’empreinte écologique de ces centres ne cesse de croître, l’augmentation du volume des données qu’ils hébergent étant estimée à 20 % par an. Les experts de l’Agence de la transition écologique (Ademe) estiment que leur consommation représente 16 % de l’empreinte carbone numérique, alors même qu’une grande partie des données des Français sont stockées dans des centres étrangers.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Dans le contexte actuel, il est essentiel de ne pas prévoir plus de sanctions pour nos entreprises. S’il est normal de punir les fautes, leur sanction doit être proportionnée.

Le montant de 50 000 euros d’amende administrative est celui prévu pour toutes les infractions similaires – y compris plus graves – dans le code de la consommation ou dans le code général des impôts. Si vous souhaitez augmenter le niveau de cette sanction, il faudrait, par cohérence, déposer une proposition de loi visant tous les manquements punis de la même manière, car il n’y a pas de raison de s’en prendre spécifiquement aux centres de données.

Cette amende administrative est déjà supérieure aux sanctions pénales. L’augmenter serait excessif.

Enfin et surtout, le montant de 50 000 euros a été retenu par l’Allemagne lorsqu’elle a transposé la directive. Prévoir une somme plus élevée risquerait d’amoinrir l’attractivité de la France en matière de centres de données.

Du reste, ces derniers permettent de faire des économies d’énergie. Une grande partie de l’impact environnemental du numérique est liée au nombre d’appareils utilisés. Les grands centres de données permettent de rationaliser l’exploitation et d’utiliser plus longtemps les matériels.

Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). J’entends les arguments du rapporteur, mais je soutiens cet amendement. Il est évident que l’on ne peut pas toujours valoriser la chaleur fatale des centres de données. S’il faut favoriser la relocalisation de ces centres, il convient aussi de souligner qu’il est important de respecter l’ensemble des règles, notamment pour éviter la déperdition d’énergie.

M. Olivier Becht (EPR). Dans le cadre de la politique d’attractivité, plusieurs grands projets sont en cours pour accueillir des centres de données en France. Cela permettra d’assurer notre souveraineté numérique et donc de protéger les données de nos concitoyens.

Prévoir des sanctions supplémentaires serait un très mauvais signal, alors même que les investisseurs étrangers sont un peu fébriles du fait de nos débats budgétaires.

Comme le rapporteur, je recommande de nous en tenir aux sanctions prévues par le projet.

M. Gérard Leseul (SOC). Je partage complètement l’ambition de souveraineté.

Nous avons tout intérêt à favoriser l’implantation de centres de données sur notre sol, y compris pour économiser l’énergie. Je vous invite à visiter les centres installés dans vos régions ; c’est passionnant. Il faut être très lucide sur cette relocalisation : ces centres ne

créent pas beaucoup d'emplois, mais ils permettent effectivement de réduire une partie de la consommation d'énergie.

L'amendement permet d'implanter ces centres de manière vertueuse et c'est la raison pour laquelle je le soutiens.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Il propose quand même de doubler les sanctions, ce qui est excessif. Cela fait peser des risques sur la relocalisation de ces centres, car ils sont parfois implantés dans des pays où ne s'appliquent pas les mêmes obligations environnementales.

Disposer de centres de données souverains contribue à la sécurité de nos entreprises et de nos collectivités, et permettra de s'assurer de la mise en œuvre effective de l'ensemble des mesures votées à l'échelle nationale et européenne pour protéger les données des usagers.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte les amendements de coordination CD142 et CD120 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendements CD170 de M. Vincent Thiébaud et CD44 de M. Matthias Renault (discussion commune)

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement demande au gouvernement de remettre un rapport sur la trajectoire financière pour l'État et les collectivités territoriales de l'obligation de rénover chaque année 3 % de la surface de leurs bâtiments ou de recourir à des mesures alternatives. Cela nous permettra, lors des débats budgétaires, de disposer d'informations sur l'application de ces mesures et sur les difficultés éventuelles.

M. Aurélien Dutremble (RN). L'objectif de ce texte paraît louable, mais l'étude d'impact indique qu'un groupe de travail piloté par la direction de l'immobilier de l'État a estimé à environ 5 milliards par an le montant nécessaire à la réalisation de ces travaux pour le patrimoine de l'État et de ses opérateurs, soit 144 milliards sur la période 2024-2051.

L'heure étant au redressement des comptes publics, cet amendement demande au gouvernement de fournir un rapport sur la faisabilité budgétaire de la rénovation des bâtiments appartenant aux organismes publics.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Demande de retrait. On ne peut pas présumer des prochains budgets, ni donc de la faisabilité des mesures de rénovation. C'est la raison pour laquelle mon amendement propose un rapport sur la trajectoire financière pour l'État et les collectivités, ce qui permettra de mieux éclairer les futurs travaux budgétaires.

La commission adopte l'amendement CD170.

En conséquence, l'amendement CD44 de M. Matthias Renault tombe.

Amendement CD45 de M. Matthias Renault

M. Sébastien Humbert (RN). L'article 27 du projet habilite le gouvernement à prendre par ordonnances les mesures nécessaires à la transposition de la directive relative à l'efficacité énergétique. Toutefois, les différents sujets abordés par cette dernière sont trop importants pour être traités de cette manière. La représentation nationale doit pouvoir en débattre, afin notamment d'identifier les risques de complexification normative et administrative. C'est pourquoi cet amendement vise à supprimer l'habilitation.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Nous partageons tous un grand amour pour les ordonnances, mais cette habilitation est nécessaire. Tout d'abord, les délais de transposition sont réduits et tout retard exposerait la France à un recours en manquement. Ensuite, les aspects les plus politiques figurent dans le projet et les mesures qui ne sont pas transposées sont d'ordre technique. Elles concernent, par exemple, les systèmes de relevé et de comptage de la consommation d'énergie ou les actions de partenariat pour l'efficacité énergétique.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD143 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement corrige une date d'entrée en vigueur.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD147 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement tend à décodifier des dispositions transitoires et procède à quelques corrections rédactionnelles.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 27 modifié.

La réunion est suspendue de onze heures vingt-cinq à onze heures trente-cinq.

Chapitre II – Dispositions en matière de droit des transports

Article 28 : *Allongement de la durée des contrats de régulation économique aéroportuaire suite à l'attribution d'un contrat de concession*

Amendement de suppression CD58 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne (EcoS). Outre qu'il n'a aucun lien avec l'adaptation au droit de l'UE, l'article 28 transforme les contrats de régulation économique (CRE) aéroportuaire en véritables contrats de concession.

Leur durée passerait ainsi de cinq à quinze ans, ce qui limite la capacité de l'État à ajuster les conditions contractuelles en fonction des évolutions du marché, des technologies ou des réglementations, tout en réduisant les opportunités de concurrence. Cela peut également favoriser des rentes économiques excessives, sans garantie de réinvestissements adéquats dans les infrastructures.

Une telle prolongation pourrait diminuer la protection des usagers au regard des tarifs et de la qualité de service, tout en compliquant la régulation et la surveillance dans la durée.

Sur le plan environnemental, l'allongement des concessions pourrait limiter la capacité de l'État à imposer des exigences plus strictes pour répondre aux objectifs climatiques et à la protection de la biodiversité.

Enfin, les retours d'expérience d'autres secteurs, comme celui des autoroutes, montrent que de longues concessions sans mise en concurrence peuvent susciter des controverses, ce qui souligne la nécessité de préserver un équilibre entre intérêt général, flexibilité de gestion et compétitivité.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Ces dispositions ont bien un lien avec l'adaptation à la réglementation européenne.

En premier lieu, la directive du 11 mars 2009 relative aux redevances aéroportuaires autorise les États à mettre en place des mesures supplémentaires de régulation, dont font partie les CRE. En second lieu, la modification des règles relatives à la publication des avis motivés rendus par l'Autorité de régulation des transports sur les avant-projets de CRE découle de la transposition de l'obligation de protection de la confidentialité des informations, prévue par l'article 28 de la directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.

Je suis d'accord avec votre remarque sur les risques liés au passage de cinq à quinze ans, qui pourrait limiter la capacité de l'État à ajuster les conditions contractuelles en fonction des évolutions du marché. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé l'amendement CD167 qui tend à réduire la durée maximale de ces contrats à dix ans, ce qui me paraît être un point d'équilibre plus satisfaisant.

Demande de retrait, sinon avis défavorable.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Le groupe LFI-NFP votera cet amendement, car soutenir le trafic aérien en investissant dans de nouvelles structures aéroportuaires irait à l'encontre de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD61 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Amendement CD167 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Comme je l'indiquais, cet amendement vise à réduire à dix ans la durée maximale du premier contrat pluriannuel de régulation économique dans le cadre d'un renouvellement de concession. La durée initialement prévue de quinze ans paraît excessive eu égard aux incertitudes liées à l'évolution du trafic aérien, aux avancées technologiques, aux enjeux environnementaux et aux investissements dont nous avons parlé plus tôt. Une période plus courte permettrait également une meilleure adaptation des objectifs contractuels aux conditions réelles du marché.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD54 de M. Gérard Leseul et sous-amendement CD175 de Mme Danielle Brulebois

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD54 vise à assurer un meilleur respect des rôles respectifs du concédant et du régulateur dans le cadre des CRE. Nous proposons ainsi que, contrairement à ce que prévoit l'alinéa 5, l'ART ne soit saisie pour avis motivé que de l'avant-projet de l'attributaire pressenti, et non des avant-projets de l'ensemble des candidats à un contrat de concession aéroportuaire. Une telle modification n'empêcherait pas l'ART d'être saisie successivement de plusieurs avant-projets, en cas d'abandon de la procédure par l'attributaire initialement pressenti.

Cet amendement a été travaillé avec l'ART elle-même et tend à éviter qu'elle se prononce sur de nombreux avant-projets, influant ainsi sur le choix de l'attributaire.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Mon sous-amendement CD175 est rédactionnel. Sous réserve de son adoption, je donne un avis favorable à l'amendement. L'ART accomplit un excellent travail et nous pouvons avoir confiance en elle. La rédaction de l'alinéa 5 s'en trouverait clarifiée.

M. Gérard Leseul (SOC). Je suis favorable au sous-amendement.

La commission adopte successivement le sous-amendement et l'amendement sous-amendé.

En conséquence, l'amendement CD62 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure, tombe.

Amendement CD56 de M. Gérard Leseul et sous-amendement CD176 de Mme Danielle Brulebois

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD56 vise à ce que l'ART rende des avis simples, c'est-à-dire consultatifs, sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des aéroports entrant dans son champ de compétences.

Notons que je suis favorable au sous-amendement de Mme la rapporteure, qui simplifie la rédaction de l'amendement en évitant une précision superfétatoire relative à la faculté dont dispose le Premier ministre de réduire le délai de remise de l'avis.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Le sous-amendement vise effectivement à supprimer une précision inutile et à renforcer la clarté de l'amendement.

*La commission **adopte** successivement le sous-amendement et l'amendement **sous-amendé**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD63 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 28 **modifié**.*

Article 29 : Mise en œuvre des dispositions des règlements européens AFIR et RTE-T relatives aux aéroports

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD64 et CD65 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

Amendement CD46 de M. Matthias Renault

M. Sébastien Humbert (RN). Les règlements européens Afir et RTE-T visent à favoriser le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, en introduisant de nouvelles obligations et un dispositif de sanction associé. Or, si l'étude d'impact attaché au projet de loi liste les gestionnaires d'aéroport concernés, il n'est pas fait mention du coût qu'une telle mesure aurait pour eux. L'amendement CD46 entend donc demander au

gouvernement de présenter sous trois mois un rapport évaluant cette nouvelle charge financière.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Avis défavorable. Notre assemblée a les moyens de mener des missions d'information et de publier des rapports.

De plus, contrairement à ce que vous affirmez, l'étude d'impact indique bien le coût moyen, pour les gestionnaires d'aéroport, des installations fixes et mobiles répondant aux obligations de fourniture d'électricité et d'air conditionné aux avions en stationnement. À cet égard, la direction de l'aviation civile et les gestionnaires que nous avons auditionnés nous ont assuré que les investissements nécessaires sont faits et qu'ils ne posent pas de difficultés.

L'étude d'impact traite également le principe de la tarification de l'utilisation de cet équipement par le gestionnaire aux compagnies aériennes pour en amortir le coût.

Enfin, elle fait état des aides financières européennes auxquelles peuvent prétendre les aéroports dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), notamment au travers de l'appel à projets Afif – *Alternative Fuel Infrastructure Facility*. À cet égard, l'étude d'impact précise que neuf aéroports ont déposé, avec succès, des demandes de financement, pour un montant global de 65,3 millions d'euros.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 29 modifié.

Article 30 : *Transposition de la directive 2023/2661 relative aux systèmes de transport routier intelligents*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD66 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Amendement CD57 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement vise à doter l'ART d'un pouvoir, non seulement de contrôle, au titre des données routières numériques, comme le prévoit l'article 30, mais aussi de sanction, comme elle en est déjà investie s'agissant des données numériques multimodales, comme celles relatives aux transports collectifs.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Vous reprenez une autre demande de l'ART, mais j'y serai, cette fois, défavorable, car une telle mesure irait au-delà de la transposition du droit européen qui nous occupe ici.

Si l'article 6 de la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 ouvre la possibilité pour les États membres de désigner un organisme compétent pour procéder à l'évaluation du respect des obligations qui y sont énoncées – ce que la France a fait avec l'ART –, il n'assortit pas à cette mission de contrôle un pouvoir de sanction.

De plus, le Conseil d'État, dans son avis relatif au présent projet de loi, estime que « les obligations mises à la charge des détenteurs et des utilisateurs de données et informations par le nouvel article L. 1513-2 du code des transports ne sont pas suffisamment définies pour que puisse être prévue à leur encontre une sanction sans méconnaître le principe constitutionnel de légalité des peines et des délits ».

M. Gérard Leseul (SOC). Je ne comprends pas cette réponse. Travaillé avec l'ART, l'amendement nous semble constitutionnel et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas doter l'ART d'un pouvoir de sanction, de la même manière qu'elle en dispose dans d'autres domaines.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Je répète que ce que vous proposez va au-delà de la transposition des textes européens qui nous occupe aujourd'hui. Je vous propose de retravailler cette question avec l'ART.

M. Gérard Leseul (SOC). Il convient, bien sûr, de veiller à ne pas surtransposer – ni à sous-transposer – les dispositions européennes. En l'occurrence, ce que je propose ne porterait pas préjudice à notre vie économique et sociale, et je trouve un peu exagéré de qualifier l'amendement de surtransposition.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Je n'ai pas dit qu'il s'agissait d'une surtransposition, mais que la mesure n'entrait pas dans le champ du texte. Elle mérite un travail approfondi avec l'ART.

M. Gérard Leseul (SOC). Dans ce cas, serait-il possible de le mener d'ici à l'examen du texte en séance ?

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Bien sûr.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD67 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Elle adopte l'article 30 modifié.

Article 31 : *Application du règlement 2024/490 relatif aux services d'information sur les déplacements multimodaux*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD68 et CD70 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

Amendement CD16 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet amendement vise à ce que les conditions d'application de l'article 31 ne puissent être précisées par voie réglementaire qu'après un avis conforme de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil), et non un avis simple, comme le texte le prévoit.

Selon cet article, les détenteurs et utilisateurs de données relatives aux déplacements multimodaux mettent à jour et rendent accessibles et réutilisables des données statiques, historiques, observées et dynamiques sur les déplacements et la circulation. Nous estimons donc essentiel que l'avis de la Cnil ne soit pas seulement consultatif mais devienne contraignant. Les enjeux liés à la protection des données personnelles sont cruciaux lors d'une telle ouverture de données. Un avis conforme garantirait un contrôle plus strict et efficace pour assurer la sécurité et le respect de la vie privée des usagers.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. La Cnil joue un rôle de conseil auprès des pouvoirs publics, à commencer par le gouvernement, qui peut lui soumettre des projets de loi ou de décret avant leur adoption, au titre de la loi « informatique et libertés ». Ces avis ne constituent toutefois ni des validations ni des refus ; la Cnil ne donne pas d'autorisation. Si sa consultation peut être rendue obligatoire par le législateur – c'est le cas en l'espèce –, elle ne saurait rendre des avis contraignants. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD71 à CD77 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 31 **modifié**.*

Article 32 : *Adaptation de l'article L. 6100-1 du code des transports au règlement (UE) 2018/1139 excluant certains aéronefs n'appartenant pas à l'État en application des règles de l'aéronautique civile*

*La commission **adopte** l'amendement de coordination CD78 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

*Elle **adopte** l'article 32 ainsi **modifié**.*

Article 33 : *Harmonisation européenne des règles relatives à l'aptitude médicale des personnels ferroviaires non conducteurs*

Amendement de suppression CD55 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Le groupe Socialiste propose de supprimer cet article, car l'harmonisation dont il est ici question s'agissant des visites médicales dont font l'objet les salariés du transport ferroviaire, conduirait à se doter de règles moins protectrices qu'actuellement. Il y a un risque à relâcher la vigilance sur la santé des salariés qui conduisent les trains et qui assurent l'aiguillage et la sécurité de notre système ferroviaire.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. La réécriture de l'article L. 2221-7-1 du code des transports que prévoit cet article ne concerne que les personnels ferroviaires non conducteurs. Elle vise à adapter notre législation au nouveau cadre juridique européen, en renvoyant directement aux dispositions du règlement d'exécution du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité et abrogeant le cadre antérieur datant de 2012. Avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Plutôt que de supprimer l'article, ne serait-il pas possible d'y spécifier que les règles en vigueur dans les entreprises historiques comme la SNCF doivent être conservées ?

M. Peio Dufau (SOC). M. Cernon a certainement raison : peut-être faut-il éviter de supprimer l'article. Toujours est-il que l'enjeu de sécurité est majeur. Au-delà des conducteurs, on ne peut laisser la sécurité ferroviaire dans les mains d'aiguilleurs qui auraient des soucis de santé. La SNCF a toujours assuré la sécurité des voyageurs en surveillant de près la santé de ses salariés.

Je rappelle que les aiguilleurs font les trois-huit. Ils sont donc soumis à des conditions de travail difficiles pour leur rythme de vie, lesquelles peuvent avoir des conséquences pour leur santé. Il faut en éviter la dégradation, qui emporterait des risques pour la sécurité.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Votre amendement part d'une bonne intention, mais les contrôles de santé sont réguliers et approfondis, particulièrement en ce qui concerne les aiguilleurs.

M. Peio Dufau (SOC). C'est précisément ce que je dis. En cas d'harmonisation des règles européennes, cette surveillance sera moins importante. Nous voulons conserver le fonctionnement actuel ; rien de plus. Je pense que tout le monde est attaché à la santé des salariés et à la sécurité des circulations.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). J'étais conducteur de train avant de devenir député. Avant, une visite médicale avait lieu tous les ans, puis la périodicité est passée à deux ans.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. En l'état, je maintiens mon avis défavorable. Je vous invite à retravailler l'amendement en vue de l'examen du texte en séance.

M. Peio Dufau (SOC). Je le ferai, mais pour l'heure je le maintiens, car il porte un message important.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD79 et CD80 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Elle adopte l'article 33 modifié.

Article 34 : *Mise en œuvre des dispositions du règlement européen « ReFuel EU Aviation » relatives au déploiement des carburants d'aviation durables*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD81 à CD91 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Elle adopte l'article 34 modifié.

Article 35 : *Mise en cohérence de l'objectif national de fin de vente des véhicules légers neufs thermiques d'ici 2040 avec celui adopté à l'échelle européenne*

Amendements de suppression CD11 de M. Timothée Houssin et CD31 de Mme Manon Bouquin

M. Timothée Houssin (RN). L'article 35 vise à transposer dans notre droit l'objectif européen d'interdiction de la vente de voitures neuves à moteur thermique en 2035. Une telle cible nous semble à la fois disproportionnée et précipitée, étant rappelé que nous nous sommes déjà engagés sur l'horizon 2040 et que les enjeux relatifs à l'adaptation de nos constructeurs, à l'installation des recharges et à la production d'électricité sont majeurs.

Le risque est donc de se rendre dépendants de la Chine, qui bénéficie d'une forte avance en matière de production de véhicules et de batteries, et qui dispose des ressources naturelles susceptibles de lui permettre de conserver son leadership. Avant de procéder à une électrification massive du parc automobile, il convient de s'assurer que nous pourrions suivre et être compétitifs.

J'ajoute qu'une telle démarche nous priverait du développement des véhicules hybrides, qui représentent pourtant une solution alternative intéressante.

Pour ces différentes raisons, le groupe RN propose donc de supprimer cet article.

Mme Manon Bouquin (RN). Ainsi que l'a dit mon collègue, il faut renoncer à avancer à 2035 la date d'interdiction de la vente des véhicules à moteur thermique. Je m'étonne que la France veuille toujours aller plus loin et plus vite dans l'application des décisions européennes, sans considérer les impacts négatifs qu'elles peuvent emporter pour notre pays ; en l'espèce, il s'agirait d'une véritable surtransposition.

Arrêter la commercialisation des voitures thermiques serait une aberration économique et sociale. L'échéance actuelle de 2040 est d'ailleurs déjà en décalage avec la réalité. Les ménages les plus modestes n'auront pas les moyens d'acquérir des véhicules électriques et nous devons nous soumettre aux importations chinoises, qui dominent le marché, ce qui aura une incidence sur plus de 10 millions d'emplois en Europe. Ainsi allez-vous détruire notre tissu économique et condamner les ménages les plus modestes, alors même que les voitures que vous estimez trop polluantes continueront d'être produites ailleurs dans le monde.

Qu'elle intervienne en 2035 ou en 2040, l'interdiction des voitures thermiques est une folie qui fera de la France le dindon de la farce mondialiste !

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Vous soulevez un problème très important. Fixer l'échéance de 2040 au moment de la discussion de la LOM n'avait déjà pas été facile, et nous voici maintenant contraints d'avancer l'objectif à 2035, ce qui pose question.

En effet, selon un récent rapport de la Cour des comptes européenne, l'abandon des voitures thermiques est inatteignable à un tel horizon. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'une clause de revoyure a été fixée à 2026, la Commission européenne et l'Allemagne ayant insisté sur la nécessité de faire le point sur les échéances.

Parmi les motifs d'interrogation, que vous avez rappelés, citons notre capacité à importer des terres rares, à construire des batteries – celles-ci étant majoritairement fabriquées en Chine grâce à des centrales à charbon –, et à installer partout des bornes de recharge, sans parler de la capacité des ménages à acheter des véhicules électriques dans les territoires ruraux.

En outre, Mme von der Leyen a laissé entendre que les voitures thermiques fonctionnant grâce aux biocarburants, à l'hydrogène ou aux carburants de synthèse pourraient continuer d'être autorisés ; ce point est à clarifier.

Je vous propose donc de retirer ces amendements de suppression, afin que nous discutons de cette question avec l'ensemble des groupes, ainsi qu'avec le gouvernement. Nous sommes obligés de transposer cet objectif dans le droit français, mais cela ne nous empêche pas d'exprimer des réserves, ainsi que nous venons de le faire s'agissant du traité avec le Mercosur. Je les répète : le secteur automobile connaît de grandes difficultés et comme nous ne sommes pas prêts à construire des véhicules électriques, nous demeurerons dépendants des productions chinoise et américaine.

M. Olivier Becht (EPR). La rapporteure vient de prononcer des paroles de sagesse. L'objectif d'interdiction de la vente de véhicules thermiques ne doit pas être abandonné, car il est indispensable à la transition énergétique ; nous devons passer à la voiture électrique, ou à l'hydrogène si c'est faisable. La question est de savoir si l'échéance de 2035 est réaliste.

Premièrement, nous constatons que les voitures électriques disponibles sur le marché européen ne sont pas encore accessibles à nos compatriotes les plus modestes. Deuxièmement, notre industrie automobile traverse une phase très compliquée, justement en raison de l'absence d'un marché suffisamment dynamique pour développer ce type de véhicules.

Nous sommes donc exposés à la concurrence chinoise, laquelle est appelée à se renforcer en Europe à la suite de l'élection de Donald Trump et des décisions qu'il prendra au sujet des importations venues de ce pays – nous-mêmes, Européens, venons de taxer les voitures chinoises à 45 %.

Dans ce contexte, l'objectif de 2035 doit-il représenter une obligation de moyens ou une obligation de résultat ? L'industrie automobile a besoin de connaître la réponse à cette question et il est urgent que nous en discutons avec le gouvernement. C'est pourquoi j'adhère à la proposition de surseoir à statuer sur cet article 35.

Mme Julie Ozenne (EcoS). Je serai directe : les constructeurs doivent respecter les échéances. Nous ne pouvons être tributaires des industriels. Dans la mesure où ils connaissent les objectifs, ce n'est pas de notre faute s'ils prennent du retard.

M. Pierre Cazeneuve (EPR). La question est complexe et je respecte évidemment le point de vue de la rapporteure et de mon collègue Becht, qui ont rappelé les difficultés que connaissent nos industries et les conséquences que peuvent emporter, pour elles, nos objectifs énergétiques, que nous ne devons fixer que d'une main tremblante.

Néanmoins, il y a deux arguments, avancés par le Rassemblement national et Mme la rapporteure, auxquels je n'adhère pas.

D'abord, c'est justement parce que nous souffrons de la concurrence des véhicules électriques chinois, qui sont souvent bas de gamme, et des véhicules américains, qui, eux, sont souvent haut de gamme – je pense aux Tesla –, et que ces pays ont dix ou quinze ans d'avance sur nous en matière de technologie et de maturité industrielle, que nous devons essayer d'évoluer le plus rapidement possible vers ce type de véhicules.

Dans la mesure où nous savons que l'avenir est électrique et que la décarbonation passera par les véhicules électriques, ce serait une très mauvaise idée que de continuer de produire des véhicules thermiques, qui seront obsolètes dans les prochaines années ; il faut accompagner la filière vers l'industrie de demain. Il s'agit, selon moi, d'une stratégie purement rationnelle, aussi bien pour notre économie que pour les consommateurs et la transition écologique.

Ensuite, affirmer que les véhicules électriques sont moins adaptés au monde rural qu'au monde urbain n'est rien d'autre qu'une foutaise ! En réalité, il n'y a rien de plus adapté qu'une voiture électrique à la ruralité, car si les trajets y sont plus longs et le recours à l'automobile plus fréquent, il y a également plus de lieux et de logements individuels où installer les bornes électriques.

La principale contrainte, nous en conviendrons tous, est en effet l'infrastructure de recharge. Or ce sont dans les zones les plus urbaines, comme en Île-de-France, où le foncier est rare et les logements collectifs très nombreux, qu'il est le plus difficile d'installer des stations et des bornes.

De plus, les ruraux, qui utilisent beaucoup leur voiture, sont appelés à être de plus en plus dépendants du prix des carburants à venir, ne serait-ce qu'en raison de la raréfaction des énergies fossiles.

Je reconnais, chers collègues, que la situation n'est pas satisfaisante et qu'il faut accompagner les industries et les consommateurs dans la transition, mais je réfute l'opposition entre les mondes rural et urbain car, de manière factuelle – et même si cela peut sembler paradoxal –, c'est en ville que nous aurons le plus de mal à électrifier. Ayant acheté un véhicule électrique, je le constate personnellement.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Pour venir d'un territoire rural – même s'il y en a qui le sont encore davantage –, je confirme que l'autonomie des voitures électriques me semble tout à fait compatible avec les distances que les habitants ont à parcourir chaque jour.

M. Gérard Leseul (SOC). C'est le miracle d'un texte comme celui-ci que de trouver des accords partiels avec différents groupes. Ainsi, même si je n'adhère pas à tous ses arguments, je suis d'accord avec notre rapporteure sur l'utilité de rediscuter de cet article entre nous.

Pour travailler actuellement avec notre collègue Jean-Marie Fiévet sur le verdissement des flottes automobiles dans le cadre d'une mission flash, je rencontre presque quotidiennement des représentants de la filière et des usagers. À ce titre, il me paraît indispensable de soutenir notre industrie, en instaurant des barrières positives aux frontières. Cependant, on ne peut pas raisonner du seul point de vue industriel ; il faut que les mesures gouvernementales vis-à-vis des usagers soient cohérentes. Or je ne vois pas de cohérence, dans le projet de loi de finances pour 2025, entre les mesures et les objectifs. Ce n'est pas

donc la rédaction de cet article qui pose problème, mais l'absence d'accompagnement des consommateurs, qu'ils vivent à la campagne, en ville, ou en banlieue.

C'est pour cette raison que je suis très favorable à poursuivre la discussion entre nous.

M. Vincent Descoeur (DR). Je me réjouis que ce débat s'ouvre au sein de notre commission ; je constate d'ailleurs le contraste avec l'enthousiasme qui s'était emparé de l'hémicycle lorsque l'échéance de 2040 avait été fixée. J'en profite pour rappeler que mon groupe s'y était opposé, la jugeant irréaliste.

Je salue donc les arguments qui pointent du doigt, si besoin était, les difficultés liées à la technologie, à la disponibilité des recharges, ainsi qu'à la capacité de nos concitoyens d'acquérir des véhicules électriques. Quant à l'affirmation selon laquelle les constructeurs ne se seraient pas donnés les moyens de respecter l'échéance, à moins de disposer d'une baguette magique, ils avaient peu de chance de devenir leaders dans le délai imparti !

Si je regrette que nous n'ayons pas été entendus à l'époque, il faut aller de l'avant et je suis donc également très favorable à l'idée de travailler ensemble à une nouvelle rédaction de cet article.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Si nous voulons respecter nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre le dérèglement climatique, il est indispensable de maintenir nos objectifs relatifs aux véhicules thermiques. Ce qui s'est passé récemment en Espagne, c'est-à-dire près de chez nous, rappelle combien il est urgent d'agir. Il est néanmoins évident que l'interdiction de la vente des véhicules thermiques doit s'accompagner de mesures financières pour les ménages les plus précaires.

De plus, il faut se tourner vers des véhicules électriques plus petits que les SUV et autres grosses voitures que l'on voit le plus souvent dans nos villes, dont le bilan écologique global est en réalité catastrophique – c'est le cas des Tesla. Nous devons donc orienter notre industrie vers les petits modèles, qui viennent actuellement surtout de Chine.

Reste que le véritable avenir des mobilités n'est pas la voiture, mais le ferroviaire, dont nous oublions de parler. Aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises – alors qu'on connaît la situation du fret –, il faut développer les petites lignes.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Je vous remercie toutes et tous pour vos contributions et confirme ma proposition de retravailler cet article.

Il ne s'agit pas de perdre de vue l'impératif de décarbonation de la mobilité. Cependant, le constat est là que nous ne sommes pas prêts à renoncer aux véhicules thermiques : la Cour des comptes européenne et la Commission européenne, qui a prévu une clause de revoyure en 2026, le reconnaissent elles-mêmes.

Les constructeurs n'avaient qu'à se dépêcher, ai-je entendu, mais l'établissement de chaînes industrielles de voitures ne se fait pas en trois ou quatre ans ; en Chine et aux États-Unis, cela fait vingt ans qu'elles existent. Pour l'heure, nos constructeurs assemblent des kits, ils ne sont pas dans une production industrielle.

Nous importons de Chine des batteries fabriquées grâce à des centrales à charbon. Nous devons investir dans les PFAS, qui sont absolument indispensables à ces batteries, mais

ces substances étant très décriées, Solvay pourrait décider de renoncer à la chaîne de fabrication de Tavaux, et délocaliser cette production.

De la même manière, nous rejetons le traité avec le Mercosur, mais celui-ci nous permettrait d'importer des terres rares telles que du cadmium ou du lithium. Nous faisons donc face à une contradiction permanente.

Les arguments des uns et des autres étant tous valables, je vous propose de nouveau de retirer ces amendements et de poursuivre le travail entre nous.

M. Peio Dufau (SOC). Selon moi, il y a dans l'industrie automobile française un problème avec la répartition de la valeur. Les bénéficiaires sont systématiquement distribués en dividendes alors qu'ils devraient aussi servir à la recherche et à l'innovation, d'où ce regrettable retard. À trop vouloir rentabiliser l'actionnariat, on se retrouve à la traîne et à devoir répondre par des mesures politiques à une réalité économique qui fait souffrir tout le monde et ne permet pas d'être à la hauteur des enjeux climatiques.

M. Timothée Houssin (RN). Nous allons maintenir nos amendements de suppression car nous ne sommes pas fatalistes. Dès lors que tous les groupes, ou presque, estiment que l'échéance de 2035 pose de gros problèmes économiques et écologiques, il convient de la reporter et de dire non à l'Union européenne. Il est possible à la fois de supprimer l'article et de poursuivre le travail – nous aimerions d'ailleurs savoir quelle forme prendrait une telle discussion en intergroupe, car nous ne voudrions pas qu'elle soit repoussée aux calendes grecques.

Par ailleurs, j'ai entendu beaucoup d'arguments idéologiques de la part de la gauche. Mon ménage possède deux véhicules, le premier 100 % électrique et le second roulant au diesel, car ils répondent à des usages tout à fait différents. À cet égard, je ne suis pas certain qu'en 2035 nous pourrions nous passer des véhicules thermiques et à plus forte raison des voitures hybrides, car quand on doit parcourir 500, 700, voire 1 000 kilomètres dans une journée, il est très compliqué de le faire à l'électrique.

Quant à favoriser les petits véhicules électriques, vous m'expliquerez comment je peux transporter mes deux enfants dans une telle voiture quand je dois me rendre chez mes parents ou mes beaux-parents, à 400 kilomètres de chez moi. D'où l'utilité de conserver des véhicules thermiques pour ce type de trajets, sachant que l'une des grandes différences entre les mondes rural et urbain, c'est que les campagnes manquent de bornes de recharge rapide.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD32 de Mme Manon Bouquin

Mme Manon Bouquin (RN). Cet amendement vise à annuler l'interdiction de la vente de véhicules thermiques d'ici à 2035, quand le précédent avait pour objet de maintenir la date de 2040.

Je sais bien qu'il s'agit d'une directive européenne et que les textes européens sont une vache sacrée, mais nous ne sommes pas d'accord et quand ces textes sont néfastes, nous avons le droit et le devoir de le dire.

Comment les plus modestes pourront-ils s'acheter une voiture électrique ? Ils seront condamnés à ne plus fréquenter les villes, pour les habitants des territoires ruraux, et à rester chez eux. Et comment nos industriels feront-ils face à la mutation globale de leur activité, qui aura pour conséquence, non sa disparition, mais sa délocalisation hors de l'Union européenne ?

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Défavorable.

M. Pierre Cazeneuve (EPR). On peut très bien faire 400 kilomètres en voiture électrique, et pour les cas où la distance est plus grande – comme quand vous allez chez vos beaux-parents trois fois par an, cher collègue Houssin –, il existe des stations de recharge sur toutes les voies rapides. Certes, leur déploiement a initialement pris du retard, mais il est en cours.

Je suis d'accord avec vous, on ne peut pas passer au tout-électrique si le maillage du territoire n'est pas suffisant. Mais cette perspective est tout à fait envisageable.

Par ailleurs, 2035 est la date à laquelle on amorcera la fin des véhicules thermiques ; pas celle où il n'y en aura plus en circulation en France, mais celle où on n'en vendra plus de neufs. Le taux de rotation du parc automobile français étant de 8,5 % à 10 % selon les années, la véritable sortie des véhicules thermiques ne se fera pas avant 2050 ou 2055. Ne laissons pas croire aux Français qu'à partir de 2035, ils ne pourront plus utiliser leurs véhicules thermiques – ce n'est pas ce que vous avez dit, mais il est important de le préciser pour la clarté de nos débats.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 35 non modifié.

Chapitre III – Dispositions en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Article 36 : *Statut et obligations du déclarant MACF autorisé et sanctions applicables*

La commission adopte l'article 36 non modifié.

Article 37 : *Habilitation à légiférer par ordonnance pour la transposition de dispositions techniques du MACF*

Amendement de suppression CD17 de Mme Sylvie Ferrer

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). L'article permet le recours aux ordonnances, qui, par essence, prive notre assemblée d'un débat d'importance sur la trajectoire environnementale de notre pays. L'enjeu écologique est trop important pour que nous n'en discutons pas.

De plus, le principe du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières témoigne de l'échec de la concurrence pure et parfaite quand il s'agit de diminuer les émissions de carbone dans une économie sans frontières. Il aurait fallu en tirer les conclusions, par exemple en envisageant un protectionnisme écologique plutôt qu'un dispositif outrepassant les frontières de la raison.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Avis défavorable.

Cet article concerne avant tout la définition des conditions précises d'obtention et de validation du statut de déclarant MACF autorisé, qui devrait intervenir fin 2024 ou début 2025. Plusieurs de ces mesures auront à être transposées rapidement compte tenu des délais de mise en œuvre de ce mécanisme, qui doit entrer pleinement en application début 2026. C'est ce qui justifie le recours aux ordonnances, dont le champ est en effet assez large.

Toutefois, le délai de ratification étant fixé à trois mois, le Parlement pourra exercer un contrôle rapide sur les textes de transposition qui seront adoptés.

M. Gérard Leseul (SOC). Je soutiens l'amendement. Il est essentiel d'avoir une discussion sur le marché carbone.

La commission rejette l'amendement.

Elle rejette l'article 37.

Article 38 : *Mécanisme de sanctions applicable aux infractions à la réglementation sur les gaz à effet de serre fluorés et les substances appauvrissant la couche d'ozone*

La commission adopte l'amendement rédactionnel CD92 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Amendement CD28 de Mme Manon Bouquin

Mme Manon Bouquin (RN). Je défendrai en même temps, par anticipation, les amendements CD29 et CD30.

Il s'agit de mettre l'élimination des conteneurs de gaz fluoré à la charge des contrevenants et non plus de l'État. Le non-respect de la loi par certains acteurs, généralement des grands groupes, doit cesser de peser sur les finances publiques. Il faut leur imposer de payer la destruction des conteneurs pour les responsabiliser. En pratique, il est parfois difficile d'identifier le contrevenant, mais, par principe, il doit être directement visé dans la loi, même si c'est finalement l'État qui paye.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure. Je partage votre souhait que les responsables des infractions à la réglementation relative aux gaz fluorés paient pour ces infractions.

La rédaction actuelle du code de l'environnement, qui prévoit que ce soit systématiquement le cas, pose toutefois problème aux services douaniers, qui ne peuvent pas procéder à cette élimination dans les délais idéals lorsque l'entreprise en infraction disparaît entretemps. La légère modification ici proposée vient d'une demande de ces services, qui perdent beaucoup de temps à chercher des entreprises de toute façon introuvables.

Les services de la direction générale de la prévention des risques m'ont toutefois assurée que ces frais seront systématiquement assumés par le contrevenant dès lors que l'entreprise existe encore.

Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD93 à CD95 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Suivant l'avis de la rapporteure, elle rejette l'amendement CD29 de Mme Manon Bouquin.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD96 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.

Amendements identiques CD30 de Mme Manon Bouquin et CD59 de Mme Julie Ozenne

Mme Julie Ozenne (EcoS). Mon amendement vise à rendre automatique la sanction. Il impose la récupération auprès des importateurs des fonds permettant la destruction des produits importés frauduleusement.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD97 à CD99 et CD172 de Mme Danielle Brulebois, rapporteure.*

*La commission **adopte** l'article 38 **modifié**.*

Chapitre IV – Dispositions en matière de droit de l'environnement

Article 39 : *Simplification de la transposition de la directive « inondation »*

Amendements de suppression CD53 de M. Fabrice Barusseau et CD60 de Mme Julie Ozenne

M. Fabrice Barusseau (SOC). Il faut être très prudent avec le risque inondation. Cet article tend à supprimer beaucoup d'éléments de notre code de l'environnement ; cela demanderait davantage de réflexion. En particulier, il serait bon d'attendre l'éclairage de la mission d'information sur l'adaptation de l'aménagement des territoires au changement climatique.

Quelques exemples de ce que l'article permet : remplacer la mise à jour des évaluations préliminaires des risques d'inondation (EPRI) par un simple réexamen, alors que nous faisons face à des événements climatiques d'une intensité inédite, comme des débordements de nappes ou des ruissellements ; supprimer le caractère national de la stratégie de gestion des risques, lequel est pourtant indispensable ; corriger la prétendue erreur qui fait dépendre la stratégie de gestion du risque de l'évaluation de celui-ci. Ailleurs, on supprime du PGRI les dispositions des plans Orsec (organisation de la réponse de sécurité civile). La suppression de l'obligation d'information publique lors d'une modification du PGRI au profit d'une simple consultation nuit à la bonne information du public, car le document peut encore être modifié à la suite d'une consultation. Enfin, l'avis du Comité national de l'eau sur la stratégie nationale de gestion du risque inondation ne devrait pas être supprimé, vu l'expertise de cette entité.

Mme Julie Ozenne (EcoS). La suppression du I de l'article L. 566-5 du code de l'environnement et la modification des règles de compatibilité des plans de gestion des risques d'inondation compromettraient la cohérence et l'efficacité de la stratégie nationale de

prévention de ces risques. Cette stratégie est essentielle pour hiérarchiser les priorités, coordonner les politiques locales et anticiper les conséquences du changement climatique. Le I garantit une approche concertée en impliquant le Conseil d'orientation pour la prévention des risques naturels majeurs, une démarche indispensable pour assurer rigueur scientifique, transparence et équité territoriale.

De plus, il permet de répondre aux obligations européennes fixées par la directive 2007/60/CE, tout en prenant en compte les enjeux économiques et humains liés à l'aggravation des inondations. Ces mesures contribuent à éviter des pertes financières majeures et à protéger les citoyens. Supprimer cette disposition affaiblirait considérablement la capacité de la France à gérer efficacement ces risques, mettant en péril la sécurité publique, les infrastructures stratégiques et la conformité aux engagements climatiques internationaux.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. L'article me semble essentiel. Rapporteur pour avis du budget de la protection de l'environnement et de la prévention des risques, j'ai entendu les représentants des collectivités territoriales souligner que les procédures et les surtranspositions sont un obstacle à la mise en œuvre des ouvrages à réaliser pour prévenir les inondations. Les surtranspositions sur lesquelles revient l'article ont été unanimement jugées inutiles, notamment par les collectivités territoriales et les élus locaux. C'est ce qui ressort des deux premiers cycles de six ans prévus par la directive « inondation ».

Il s'agit, par exemple, de supprimer des mentions inutiles ou le fait de mettre en consultation des documents seulement préparatoires, ce qui rend les choses illisibles pour le citoyen. C'est une simplification minimale, réfléchie et attendue avec impatience en vue du troisième cycle de la directive « inondation », comme l'a souligné le Conseil national d'évaluation des normes, favorable à cet article. Il n'est pas nécessaire de mettre à jour les EPRI puisqu'il s'agit d'une vision prospective. Quant au plan Orsec, il ne s'agit que d'une annexe.

Je comprends votre souhait concernant la mission d'information, qui saura certainement nous éclairer.

Demande de retrait ou avis défavorable à cet amendement à contresens des besoins des collectivités territoriales.

Même avis sur l'amendement CD60.

Je comprends vos inquiétudes, madame la députée. La suppression des règles de compatibilité aux plans de gestion des risques d'inondation est une erreur, que l'un de mes amendements tendra à corriger.

Concernant le I de l'article L. 566-5 du code de l'environnement, il ne s'agit que de supprimer la notion inutile et presque insultante de risque d'inondation ayant une portée nationale. En aucun cas il n'est question de revenir sur l'implication du Conseil d'orientation pour la prévention des risques naturels majeurs, qui reste consulté dans les deux cas actuellement prévus aux articles L. 566-3 et L. 566-4, sur l'évaluation préliminaire des risques d'inondation et sur la stratégie nationale.

J'espère vous avoir rassurée.

La commission rejette les amendements.

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD109 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.*

Amendement CD117 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement vise à éviter une renumérotation des alinéas de l'article L. 566-7 du code de l'environnement qui impliquerait des coordinations législatives et réglementaires dans plusieurs codes et rendrait l'article moins lisible pour les collectivités territoriales.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD116 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement vise à corriger une erreur dans le projet de loi.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels 110 et 111 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.*

Amendement CD115 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Amendement de coordination avec l'abrogation du 1° de l'article L. 566-7 du code de l'environnement.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **rejette** l'article 39.*

TITRE III – Dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière de santé

Article 40 : *Modifications du code de la santé publique relatives à la reconnaissance des qualifications professionnelles des infirmiers et infirmières responsables de soins généraux formés en Roumanie*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD104 et CD103 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.*

Amendement CD23 de M. Emmanuel Blairy

M. Sébastien Humbert (RN). Cet amendement vise à vérifier que les infirmiers formés dans l'Union européenne possèdent un niveau suffisant en langue française pour exercer dans les établissements de santé français. Une bonne maîtrise de la langue est essentielle pour garantir la qualité des soins, la sécurité des patients et une communication efficace avec les équipes médicales et les patients afin d'éviter des risques à ces derniers.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Ce que vous proposez n'est pas conforme au droit européen. La reconnaissance des qualifications professionnelles sur le fondement de la directive 2005/36/CE et de ses modifications ne peut pas être subordonnée à l'attestation de la maîtrise de la langue du pays d'accueil si cela n'est pas prévu dans les exigences minimales de formation.

Toutefois, ce point peut être vérifié ultérieurement. C'est le sens de l'article 10 de l'ordonnance n° 2016-1809 du 22 décembre 2016 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles de professions réglementées.

À l'inverse, lorsque les personnes qui peuvent exercer la profession d'infirmier s'inscrivent au tableau comme prévu à l'article L. 4311 17 du code de la santé publique, la maîtrise de la langue est explicitement requise : « L'infirmier ou l'infirmière qui demande son inscription doit posséder les connaissances linguistiques nécessaires à l'exercice de la profession et celles relatives aux systèmes de poids et mesures utilisés en France. L'ordre des infirmiers doit, en cas de doute sur les connaissances linguistiques nécessaires à l'exercice de la profession, vérifier le caractère suffisant de la maîtrise de la langue française. »

Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD48 de M. Matthias Renault

Mme Manon Bouquin (RN). L'article 40 prévoit de transposer la directive 2024/505 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles des infirmiers responsables de soins généraux formés en Roumanie.

Le recours à des professionnels de santé formés à l'étranger peut se justifier dans certaines situations pour répondre à des besoins ponctuels ou structurels, notamment dans les spécialités médicales en tension. Cependant, en ce qui concerne les infirmiers responsables de soins généraux, la France dispose d'un vivier suffisant de professionnels, bien que des problèmes d'attractivité et de répartition sur le territoire subsistent.

Il est impératif de s'assurer que la transposition ne contribuera pas à aggraver la précarité des infirmiers en France ni à tirer les conditions de travail et de rémunération vers le bas.

En conséquence, nous enjoignons au gouvernement de présenter au Parlement un rapport examinant l'évolution démographique des infirmiers en France pour évaluer les besoins réels du pays. Il devra également préciser le nombre d'infirmiers roumains potentiellement concernés et analyser la grille salariale en vigueur en Roumanie, afin de mieux comprendre les conditions de cette mobilité professionnelle et d'anticiper ses effets sur le système de santé français. Cette analyse éclairera utilement le législateur sur les mesures nécessaires pour garantir une gestion équitable et efficace des ressources humaines en santé.

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Demande de retrait ou avis défavorable. Il y a déjà beaucoup de demandes de rapport et, sur ce sujet, nous disposons de suffisamment d'éléments. En outre, l'amendement stigmatise les Roumains.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 40 modifié.

Article 41 : *Dispositifs médicaux et dispositifs de diagnostic in vitro*

La commission adopte successivement les amendements de clarification CD105 et rédactionnel CD101 de M. Vincent Thiébaud, rapporteur.

Amendement CD100 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud, rapporteur. Cet amendement vise à supprimer l'entrée en vigueur différée.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 41 modifié.

Article additionnel après l'article 41 : Inscription à l'ordre des pharmaciens de pharmaciens exerçant dans les entreprises de médicaments vétérinaires

Contrairement à l'avis du rapporteur, la commission adopte l'amendement CD36 de Mme Danielle Brulebois.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux articles délégués à d'autres commissions.

M. Gérard Leseul (SOC). Certains de ces articles ont été examinés ce matin même en commission. À titre personnel, je n'ai absolument pas connaissance des décisions qui y ont été prises. Je ne participerai donc pas au vote.

Mme Julie Ozenne (EcoS). Le groupe Écologiste a la même position.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Il est normal que nous n'examinions pas les amendements adoptés par les commissions auxquelles nous avons délégué au fond l'examen de ces articles. Les amendements sont toutefois à votre disposition si vous voulez les consulter.

M. Gérard Leseul (SOC). Il aurait été préférable de nous laisser le temps d'en prendre connaissance.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). J'appuie la demande de M. Leseul. Il est presque treize heures et nous avons une réunion de commission prévue cet après-midi : laissons-nous le temps de regarder ce qui a été adopté par les autres commissions, pour un vote éclairé.

M. Timothée Houssin (RN). Nous avons des collègues dans les autres commissions qui ont voté sur ces articles modifiés. Ils sont censés indiquer leur position à leur groupe. Ce n'est pas très compliqué !

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous abordons les articles délégués à la commission des finances.

Article 1^{er} (examen délégué) : *Dispositions d'adaptation au règlement 2024/791 modifiant MIFIR*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD183 à CD195 de la commission des finances.*

*Elle **adopte** l'article premier **modifié**.*

Article 2 (examen délégué) : *Exigence minimale de fonds propres et d'engagements éligibles – « directive Daisy Chains II »*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD196 à CD206 de la commission des finances.*

*Elle **adopte** l'article 2 **modifié**.*

Article 3 (examen délégué) : *Assurance de responsabilité civile des véhicules*

*La commission **adopte** l'amendement CD207 de la commission des finances.*

*Elle **adopte** l'article 3 **modifié**.*

Article 4 (examen délégué) : *Adapter les modalités d'accès aux données relatives aux bénéficiaires effectifs*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD208 à CD212 de la commission des finances.*

Elle adopte l'article 4 modifié.

Article 5 (examen délégué) : *Limitation des recours contre les actes préparatoires et leur auteur en cas de mise en œuvre des clauses d'actions collective*

La commission adopte l'article 5 non modifié.

Article 6 (examen délégué) : *Modalités de déclaration des paiements en nature aux gouvernements et autorités publiques dans le rapport sur les paiements des grandes entreprises extractives*

La commission adopte l'amendement CD213 de la commission des finances.

Elle adopte l'article 6 modifié.

Article 7 (examen délégué) : *Corrections dans le code de commerce liées à la transposition de la directive CSRD*

La commission adopte successivement les amendements CD214 à CD222 de la commission des finances.

Elle adopte l'article 7 modifié.

Article 8 (examen délégué) : *Corrections dans le code de la mutualité liées à la transposition de la directive CSRD*

*La commission **adopte** l'article 8 **non modifié**.*

Article 9 (examen délégué) : *Corrections dans le code de l'environnement liées à la transposition de la directive CSRD*

*La commission **adopte** l'amendement CD223 de la commission des finances.*

*Elle **adopte** l'article 9 **modifié**.*

Article 10 (examen délégué) : *Corrections dans le code des assurances, le code de la sécurité sociale et le code rural et de la pêche maritime liées à la transposition de la directive CSRD*

*La commission **adopte** l'article 10 **non modifié**.*

Article 11 (examen délégué) : *Corrections dans le code monétaire et financier liées à la transposition de la directive CSRD*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD224 et CD225 de la commission des finances.*

*Elle **adopte** l'article 11 **modifié**.*

Article 12 (examen délégué) : *Corrections dans l'ordonnance n° 2023-1142 du 6 décembre 2023 liées à la transposition de la directive CSRD*

La commission adopte l'amendement CD226 de la commission des finances.

Elle adopte l'article 12 modifié.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux articles délégués à la commission des lois.

Chapitre II – Dispositions relatives au droit de la commande publique

Article 13 (examen délégué) (art. L. 2172-3 du code de la commande publique) : *Mise en conformité du champ d'application du partenariat d'innovation avec le droit de l'Union européenne*

La commission adopte l'article 13 non modifié.

Chapitre III – Dispositions relatives au code de la consommation

Article 14 (examen délégué) (articles 62, 63, 64, 64-1 [nouveau], 64-2 [nouveau], 65, 76-1 à 76-5 [nouveaux], 77 et 112 de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle) : *Transposition de la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives dans le socle procédural commun de l'action de groupe, prévu dans la loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle*

La commission adopte l'amendement CD177 de la commission des lois.

Elle adopte l'article 14 modifié.

Article 15 (examen délégué) (articles L. 77-10-3 à L. 77-10-8, L. 77-10-11, L. 77-10-16, L. 77-10-17, L. 10-77-18 à L. 77-10-25, L. 77-10-26 à L. 77-10-28 [nouveaux] du code de justice administrative) : *Transposition de la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives dans le socle procédural commun de l'action de groupe devant le juge administratif dans le code de justice administrative*

*La commission **rejette** l'amendement CD178 de la commission des lois.*

*En conséquence, la commission **adopte** l'article 15 **non modifié**.*

Article 16 (examen délégué) (articles 37 et 125 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés) : *Modification de la loi « informatique et libertés » pour transposer la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives*

*La commission **rejette** l'amendement CD179 de la commission des lois.*

*En conséquence, la commission **adopte** l'article 16 **non modifié**.*

Articles 17 (examen délégué) (articles L. 621-7, L. 623-1, L. 623-2, L. 623-2-1 [nouveau], L. 623-3, L. 623-3-1 à L. 623-3-3 [nouveaux], L. 623-7, L. 623-22, L. 623-23, L. 623-27, L. 623-31, L. 623-32, L. 623-33 à L. 624-3 [nouveaux] du code de la consommation : *Transposition de la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives dans le code de la consommation*

*La commission **rejette** l'amendement CD180 de la commission des lois.*

*En conséquence, la commission **adopte** l'article 17 **non modifié**.*

Article 18 (examen délégué) (articles L. 813-1 à L. 813-3 [nouveaux] du code de la consommation) : *Transposition de la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives dans le code de la consommation*

*La commission **rejette** l'amendement CD181 de la commission des lois.*

*En conséquence, la commission **adopte** l'article 18 **non modifié**.*

Article 19 (examen délégué) (articles L. 1143-1 et L. 1143-2 du code de la santé publique) : *Adaptation du code de la santé publique aux exigences de la directive du 25 novembre 2020 relative aux actions représentatives*

*La commission **rejette** l'amendement CD182 de la commission des lois.*

*En conséquence, la commission **adopte** l'article 19 **non modifié**.*

Article 42 (examen délégué) (art. L. 411-4, L. 421-11, L. 421-22, L. 441-6, L. 442-1, L. 442-2 et L. 443-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile) : *Transposition de la directive (UE) 2021/1883 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2021 établissant les conditions d'entrée et de séjour des ressortissants de pays tiers aux fins d'un emploi hautement qualifié*

*La commission **adopte** l'article 42 **non modifié**.*

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous terminons par les articles délégués à la commission des affaires économiques.

Article 20 (examen délégué) : *Achèvement de la transposition de la directive (UE) 2019/944 sur le marché intérieur de l'électricité*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD154 à CD158 de la commission des affaires économiques.*

*Elle **adopte** l'article 20 **modifié**.*

Article 21 (examen délégué) : *Extension du mécanisme d'ajustement du système électrique*

*La commission **adopte** l'article 21 **non modifié**.*

Article 22 (examen délégué) : *Renforcement des sanctions et des exigences en matière d'intégrité et de transparence des marchés de gros*

*La commission **adopte** l'amendement CD159 de la commission des affaires économiques.*

*Elle **adopte** l'article 22 **modifié**.*

Article 26 (examen délégué) : *Adaptation de dispositifs législatifs visant à favoriser le développement des énergies renouvelables*

*La commission **adopte** successivement les amendements CD160 à CD166 de la commission des affaires économiques.*

Elle adopte l'article 26 modifié.

La commission adopte l'ensemble du projet de loi modifié.



Informations relatives à la Commission

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a désigné M. Gérard Leseul, rapporteur, en application de l'article 13 de la Constitution, sur la proposition du Président de la République de reconduire M. Laurent Hénart à la présidence du conseil d'administration de Voies navigables de France.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 27 novembre 2024 à 9 h 30

Présents. - M. Gabriel Amard, M. Fabrice Barusseau, M. Olivier Becht, M. Sylvain Berrios, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Yves Bony, Mme Manon Bouquin, M. Jean-Michel Brard, Mme Danielle Brulebois, M. Sylvain Carrière, Mme Danièle Carteron, M. Lionel Causse, M. Pierre Cazeneuve, M. François-Xavier Ceccoli, M. Bérenger Cernon, M. Marc Chavent, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Romain Eskenazi, M. Auguste Evrard, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, M. Julien Guibert, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feu, Mme Julie Lechanteux, Mme Claire Lejeune, M. Gérard Leseul, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, Mme Joséphine Missoffe, M. Hubert Ott, Mme Julie Ozenne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Constance de Pélichy, Mme Christelle Petex, Mme Marie Pochon, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, Mme Anaïs Sabatini, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Thierry, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Frédéric-Pierre Vos

Excusés. - Mme Lisa Belluco, M. Jean-Victor Castor, M. Mickaël Cosson, Mme Clémence Guetté, Mme Sandrine Josso, M. Stéphane Lenormand, M. Max Mathiasin, M. Pierre Meurin, M. Éric Michoux, M. Marcellin Nadeau, M. Philippe Naillet, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva, M. Matthias Tavel, Mme Anne-Cécile Violland